France
ILLUSTRATION

N° 124 — 14 FÉVRIER 1948 — 50 FRANCS

Illinois U Library

LES FUNÉRAILLES DU MAHATMA GANDHI

Le 31 janvier à New Delhi, sur les bords de la rivière Jumna, le corps du Mahatma Gandhi a été incinéré selon la tradition hindoue. Une foule considérable, que les forces de police et la troupe avaient du mal à tenir à distance, a assisté à la cérémonie funèbre. (Voir article et photographies pages 158 à 160). Phot. A. P.

TÉLÉPHONES
Administration : TRUdaine 82-54
Rédaction : TRUdaine 78-47

France ILLUSTRATION

REVUE HEBDOMADAIRE - 13, rue Saint-Georges, Paris-9e

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :
ÉDIFRANCILUS
Chèques postaux : PARIS 4670-19

TARIF DES 4 CATÉGORIES D'ABONNEMENT

L'abonnement n° 1 donne droit aux 49 numéros d'actualités.
L'abonnement n° 2 est formé des 49 numéros d'actualités et de la collection de «France-Illustration littéraire et théâtrale».
L'abonnement n° 3 se compose des 52 numéros annuels, dont les 3 numéros spéciaux.
L'abonnement n° 4 comprend les 52 numéros annuels, dont les 3 numéros spéciaux, et la collection complète de « France-Illustration littéraire et théâtrale ».

FRANCE ET COLONIES FRANÇAISES :

	ABONNEMENT N° 1	ABONNEMENT N° 2	ABONNEMENT N° 3	ABONNEMENT N° 4
Un an . . .	2.250	2.650	2.750	3.150
6 mois . . .	1.125	1.325	1.375	1.575

ÉTRANGER :

	ABONNEMENT N° 1	ABONNEMENT N° 2	ABONNEMENT N° 3	ABONNEMENT N° 4
Un an . . .	2.800	3.300	3.450	3.950
6 mois . . .	1.400	1.650	1.725	1.975

FRANCE-ILLUSTRATION LITTÉRAIRE ET THÉATRALE
(réservée exclusivement à nos abonnés) paraissant le 15 de chaque mois

France et Colonies . . . Un an **400 fr.**
Étranger . . . . . Un an **500 fr.**

Les abonnements partent obligatoirement du 1er de chaque mois. — Les abonnements seront servis dans les limites de la disponibilité du tirage.
Les demandes de changement d'adresse doivent être accompagnées de la dernière bande et de **10** fr. en timbres-poste.

Droits de reproduction pour le texte et les illustrations réservés pour tous pays. — Les manuscrits, insérés ou non, ne sont jamais rendus et ne peuvent faire l'objet d'une réclamation.

TABLE DES MATIÈRES, 4e trimestre 1945 : **4 fr.** ; 1er semestre 1946 : **8 fr.** ; 2e semestre 1946 : **8 fr.** — Frais d'envoi : **3 fr. 50** par fascicule.

France ILLUSTRATION

GEORGES OUDARD
DIRECTEUR GÉNÉRAL

QUATRIÈME ANNÉE • NUMÉRO 124 • 14 FÉVRIER 1948

LE RETRAIT DES BILLETS DE 5.000 FRANCS

La décision prise par le gouvernement de retirer de la circulation les coupures de 5.000 francs a donné pendant deux jours un aspect inattendu aux rues de Paris. Les 2 et 3 février, de longues files d'attente se formèrent aux portes des établissements de crédit et des caisses publiques, où petits et gros « porteurs » venaient déposer les billets demeurés en leur possession. Le 6, les déposants qui avaient remis deux billets au plus purent se présenter dans les mêmes caisses pour obtenir le remboursement de leur dépôt, tandis que le gouvernement faisait savoir qu'il fixerait un peu plus tard les modalités de remboursement des dépôts plus importants. Phot. *France-Illustration.*

Le lendemain de l'assassinat du mahatma Gandhi, les bureaux de la Mahasabha, groupement nationaliste extrémiste hindou, sont incendiés et pillés par la foule, à Bombay.

Dans la cour du ministère de la France d'Outre-Mer, M. Coste-Floret remet la Légion d'honneur aux délégués du Cameroun.

FÉVRIER
1re SEMAINE

La pénurie d'essence et les nouvelles mesures de répartition obligent les automobilistes à faire queue devant les postes distributeurs.

A Paris, le général Clay, commandant militaire américain en Allemagne, fait à la presse, le 4 février, une déclaration sur la situation politique et économique actuelle de la bizone.

ÉVÉNEMENTS DU MONDE

L'organisation de l'Europe occidentale. — *La France donne son accord au projet de traité avec la Grande-Bretagne et le Benelux. La commission mixte anglo-française pour le plan Marshall rencontre à La Haye, les 4 et 5 février, une délégation du Benelux.*

M. Unden, ministre des Affaires étrangères de Suède, déclare que son pays ne désire pas participer à une alliance à caractère politique ou militaire. Le Premier danois, M. Hedtoft, affirme que son pays se refuse à adhérer à un bloc de puissances.

Un traité d'amitié est signé le 2 février, à Rome, entre les Etats-Unis et l'Italie.

L'organisation de l'Europe orientale. — *Un traité d'amitié et d'assistance mutuelle est signé le 4 février, à Moscou, entre l'U. R. S. S. et la Roumanie. Le pape délègue, le 2 février, une partie de ses pouvoirs à ses représentants en Pologne, Hongrie, Yougoslavie et Lituanie, en raison de la gravité de la situation religieuse en ces pays.*

La tension internationale. — *Les Etats-Unis, le 2 février, et la Grande-Bretagne, le 3 février, protestent contre les violations par l'U. R. S. S. des clauses du traité de paix avec la Roumanie. Les Etats-Unis rejettent, le 2 février, comme « sans fondement » la note soviétique s'élevant contre la présence de navires de guerre américains dans les ports italiens et, le 3 février, celle relative à l'utilisation par les Américains de l'aérodrome de Mellaha (Libye).*

Téhéran rejette, le 4 février, une protestation soviétique contre les activités de la mission militaire américaine en Iran.

Le même jour, le gouvernement turc décide de rappeler son ambassadeur à Moscou, en raison de l'absence prolongée de l'ambassadeur d'U. R. S. S. à Ankara.

Le problème monétaire international. — *M. Snyder, secrétaire d'Etat au Trésor, propose, le 2 février, un programme de rapatriement des avoirs étrangers aux Etats-Unis.*

Le gouvernement anglais décide, d'accord avec le gouvernement français, de bloquer les avoirs français en Grande-Bretagne.

Un accord économique et financier franco-libanais est signé à Paris, le 6 février. La livre libanaise reste ainsi dans la zone du franc.

Le problème allemand. — *Le nouveau statut de la bizone est promulgué, le 6 février, par les généraux Clay et Robertson. Trois millions d'ouvriers cessent le travail, le 3 février, dans la bizone pour protester contre l'insuffisance du ravitaillement.*

La septième conférence interzonale des syndicats allemands se tient, à Dresde, du 3 au 6 février, et crée un comité interzonal des syndicats allemands.

Grande-Bretagne. — *M. Attlee, premier ministre, communique, le 4 janvier, à la Chambre des communes le projet gouvernemental de procéder au blocage général des salaires.*

Irlande. — *Le « Fianna Fail », parti de M. de Valera, perd aux élections législatives du 4 février la majorité absolue qu'il détenait depuis seize ans* *(voir page 169).*

Inde. — *Tandis que se poursuivent les funérailles rituelles de Gandhi, le gouvernement de l'Inde décide, le 2 février, de réprimer l'activité des organisations prêchant la haine et la violence entre les communautés religieuses* *(voir page 158).*

Ceylan. — *La colonie britannique de Ceylan reçoit, le 4 février, son statut de dominion.*

FRANCE. — *Les opérations d'assainissement monétaire se poursuivent. Les billets de 5.000 francs sont déposés aux guichets publics à partir du 2 février (voir page titre). Les déposants d'un ou de deux billets sont remboursés le 6 février. M. René Mayer, ministre des Finances et des Affaires économiques, déclare, le 5 février : « L'opération monétaire est terminée. » Le gouvernement, inquiet de la hausse brutale des prix, décide, le 7 février, de renforcer les contrôles et de réprimer les hausses illicites.*

L'Assemblée nationale vote, le 6 février, à l'unanimité, le reclassement des fonctionnaires et la revalorisation des pensions de guerre.

Union française. — *Le Rassemblement national vietnamien tient, le 2 février, à Saïgon, une réunion pour établir un plan d'action anticommuniste au Tonkin, en Annam et en Cochinchine.*

L'ex-empereur d'Annam Bao Daï arrive à Paris le 5 février.

MARINE MARCHANDE

Le gouvernement vient de déposer à l'Assemblée nationale un important projet de loi sur l'organisation de la marine marchande, projet dont il demande le vote rapide afin de pouvoir déréquisitionner notre flotte de commerce, toujours soumise au régime du temps de guerre. Le moment nous a semblé opportun de demander à notre collaborateur Henri Le Masson, spécialiste des questions maritimes, d'indiquer à nos lecteurs la physionomie de l'industrie des transports maritimes et d'étudier le cas particulier de la marine française.

Dans un précédent article, nous avons indiqué l'évolution de la marine de guerre. Nous voulons, aujourd'hui, montrer ce qu'est devenue la flotte marchande ; mais il convient, tout d'abord, de rappeler les traits caractéristiques qui donnent sa physionomie à l'industrie des transports maritimes, et sans la connaissance desquels on ne peut apprécier les problèmes qu'elle pose.

Dans le monde moderne, aucune nation parvenue à un certain niveau industriel ne peut vivre et se développer si elle n'a pas les moyens de faire venir, le plus souvent d'outre-mer, les produits qu'elle ne trouve pas sur son sol, afin d'alimenter sa population, aussi bien en denrées et en matières premières qu'en combustible. Pour payer ses achats, il lui faut pouvoir exporter, tout au moins, l'excédent de sa production, ce qui implique de nouveaux transports. Les transports maritimes sont donc étroitement liés aux transformations agricoles et industrielles du monde ; aussi, l'économiste Paul de Rousiers a-t-il pu écrire dans son œuvre maîtresse, consacrée aux grandes industries modernes, qu'ils sont, au premier chef, une industrie de « reflet ». formule expressive et toujours vraie. Parallèlement au gigantesque développement industriel survenu depuis près d'un siècle, la flotte marchande est ainsi passée de 13.500.000 tonneaux en 1860 à 28.950.000 en 1900 et 49 millions en 1914, pour atteindre, à la veille de la guerre, 70 millions de tonneaux. La progression est en réalité plus forte, car le rendement commercial du navire marchand s'est énormément accru depuis une trentaine d'années. Les navires de charge, en particulier, ont vu leur vitesse de route passer de 8-10 nœuds, qui était l'allure moyenne avant 1914, à 12-15 nœuds, parfois même davantage, puisqu'en 1947 sont entrés en service des cargos suédois filant 20 nœuds. Ils peuvent donc effectuer chaque année un plus grand nombre de voyages que leurs aînés, ce qui — à tonnage égal — accroît considérablement la capacité de transport de la flotte marchande.

Etroitement liée au développement du trafic international, l'exploitation de la flotte de commerce en subit nécessairement tous les à-coups. En effet, les transports — et ceci n'est pas spécial aux transports maritimes — aboutissent à un service, évalué par un prix de passage, un taux de fret dont le montant grève le prix de la marchandise transportée sans en augmenter la valeur intrinsèque. D'autre part, la mer est libre et ne « nationalise » pas, et la concurrence entre armateurs joue obligatoirement sur le plan international. Aussi, sur les routes de l'Océan, la compétition est-elle d'autant plus âpre que les années de vaches maigres sont malheureusement plus fréquentes que les années de vaches grasses. « Quand nous avons deux navires pour trois cargaisons, s'écriait, quelques années avant 1939, lord Runciman, un des principaux armateurs anglais, c'est la prospérité ; mais quand on a trois navires pour deux cargaisons, c'est la débâcle... »

Lorsqu'on examine les problèmes de la marine marchande, il ne faut jamais oublier le caractère international des transports maritimes, ni, non plus, que la dure loi de l'offre et de la demande commande, seule, aux fluctuations des frets. A un moment donné, ceux-ci peuvent bien varier suivant les destinations et la nature des chargements, mais ils ne varient jamais suivant les pavillons, et, plus que tout autre industriel, l'armateur doit avoir l'œil fixé sur ses concurrents, car ses services ne sont pas irremplaçables et il n'est jamais le maître d'un marché.

NAVIRES DE LIGNES RÉGULIÈRES ET « TRAMPS »

Les navires marchands se répartissent essentiellement en deux grandes catégories : les navires de lignes régulières (paquebots et navires de charge) et les « tramps », d'après un mot anglais qui signifie chemineau, vagabond. Dans ces deux catégories, on distingue encore, suivant leur tonnage, les navires de courte, moyenne ou grande navigation.

Les « tramps », que les Britanniques appellent aussi d'une façon plus romanesque les « sea gypsies », autrement dit les romanichels de la mer, sont des navires de charge, ou cargos, que les armateurs font naviguer au gré des affrètements qu'ils peuvent contracter. Ils transportent sans aménagements spéciaux des cargaisons en vrac (houille, minerais, phosphates), en balles (laine, coton), en sacs (céréales), ou encore des denrées diverses, en caisses, balles ou tonneaux. Cette catégorie de bâtiments se déplacent, par conséquent, en fonction des besoins saisonniers et sert d'appoint aux cargos de lignes régulières en période de pointe. Plus que les autres navires marchands, les « tramps » subissent la loi de l'offre et de la demande, tandis que les armateurs de lignes régulières s'efforcent de régulariser les variations des frets intéressant leurs trafics par des ententes appelées « conférences ».

LA MARCHANDISE DE MER EXIGE DE PLUS EN PLUS DES NAVIRES SPÉCIALISÉS

Bien qu'un cargo non spécialisé, comme le sont habituellement la plupart des « tramps », convienne pour des transports aussi variés que ceux que nous avons donnés en exemple, la nécessité d'exploiter le plus économiquement possible conduit à utiliser des navires parfaite-

A New York, en 1939, on pouvait voir simultanément quelques-uns des plus grands paquebots venus d'Europe, évocateurs d'une ère sans doute disparue. Sur ce document figurent Normandie *(83.423 tonneaux), qui fut et demeure le plus gros navire jamais construit ; le* Bremen, *de 51.730 tonneaux, le* Conte di Savoia, *de 48.502 tonneaux, l'*Aquitania, *de 45.647 tonneaux, qui comptaient alors parmi les huit plus grands navires marchands du monde.*

ment adaptés à un trafic déterminé et véritablement « faits sur mesure ». Il existe ainsi des navires construits pour le transport de la houille (charbonniers), des minerais et des phosphates, de la viande (frigorifiques), des fruits (bananiers et autres « fruitiers »), des vins (pinardiers), des bois en billes, des céréales, des combustibles liquides, etc. Certains sont aménagés pour transporter des produits usinés ou finis importants, par exemple, du matériel ferroviaire ou de travaux publics (outillage, éléments non démontables de grands ouvrages d'art). La spécialisation de ces navires ne dépend pourtant pas uniquement de la nature des cargaisons : les caractéristiques de coque, le type d'appareil moteur et le combustible sont également fonction de la longueur des traversées et des facilités de ravitaillement. Elle varie aussi d'après les moyens plus ou moins développés des ports visités et, bien entendu, suivant leurs possibilités d'accueil : dimensions des écluses, profondeur des bassins, etc. Les navires spécialisés correspondant à une cargaison donnée sont donc loin d'être interchangeables.

Les cargos qui viennent à Caen charger le minerai normand ont ainsi leur tonnage limité à 3.500 tonnes par les conditions d'accès du canal de Caen à la mer. Bien différents sont les énormes navires que l'armement Ore S. S. Cy., filiale de la Bethlehem Steel, fait construire pour transporter à Sparrows Point, près de Baltimore, après un parcours total de quelque 16.000 kilomètres, les 2 millions de tonnes de minerai de fer qu'elle achète chaque année à Cruz Grande, au Chili. On y parviendra, désormais, avec huit navires seulement déplaçant 32.500 tonnes, filant 16 nœuds et portant une cargaison de 24.400 tonnes, mais ces énormes cargos à turbines du type *Venore*, qui effectueront chacun dix ou onze voyages par an, ne passeront qu'un nombre insignifiant de journées au port, grâce à la puissance des moyens de manutention aux points terminaux. On pourra, en effet, les charger en une heure et demie et les décharger en vingt-quatre heures à peine ! A Cruz Grande, ils accosteront un môle construit en eau profonde et surmonté d'un immense silo, d'où le minerai se déversera directement par gravité dans les cales des cargos, tandis qu'à Sparrows Point des bennes spéciales enlèveront 17 tonnes à la fois ! Ces nouveaux cargos, d'un rendement inégalé jusqu'à présent, ne seront pourtant pas utilisables pour d'autres trafics, car leur tirant d'eau élevé : 10 m. 50, leur interdit l'entrée de la plupart des ports.

La rapidité des rotations et des manutentions caractérise également les pétroliers. Ceux-ci déplacent parfois 25.000 et même 30.000 tonnes en charge. Grâce à de puissantes pompes, le chargement et le déchargement peuvent s'effectuer en moins de vingt-quatre heures et les escales ne durent jamais que le temps nécessaire pour ces opérations et le ravitaillement du bâtiment. La nature de leur cargaison pose d'ailleurs des problèmes de construction particuliers aux pétroliers : la stabilité, la robustesse, l'étanchéité, la protection contre le feu sont autant de points qui doivent être étudiés spécialement en raison de la nature d'une cargaison qui est en même temps liquide, dilatable, corrosive et dangereuse.

Le principe du navire citerne s'est étendu, peu avant la dernière guerre, au transport des vins d'Algérie, et, depuis 1945, le « pinardier » connaît un certain développement, dans la marine française tout au moins.

Pétroliers et pinardiers font nécessairement une traversée sur deux sur lest, c'est-à-dire à vide ; ils ont ce point commun avec les cargos frigorifiques, affectés aux transports de denrées périssables.

Bien qu'ils soient des navires de « grande » navigation, les cargos « fruitiers » et les bananiers ne sont jamais de grands navires : leur jauge brute, en effet, dépasse rarement 5.000 tonneaux. Ils ne sont pas non plus interchangeables, car la banane, par exemple, demande une température et un degré hygrométrique différents de ceux qui sont nécessaires pour les agrumes, lesquels ne se conserveraient pas dans des conditions convenant pour les pommes. De tous les fruits, les bananes sont les plus délicats à transporter : une température constante de 10-12 degrés est indispensable, à de très faibles variations près ; or, ces fruits sont chargés sous les tropiques (Antilles, Guinée) et débarqués en Europe ou aux Etats-Unis dans des conditions telles qu'à certaines saisons la température ambiante est souvent très inférieure à +10 degrés. On doit alors envoyer dans les entreponts non plus des frigories, mais bien des calories pour entretenir la température nécessaire.

C'est pour le transport des viandes d'Amérique du Sud que le froid a reçu, pour la première fois, une application maritime, lorsque l'inventeur français Charles Tellier envoya, en 1876, un petit cargo de 700 tonnes, le *Frigorifique*, de Rouen à Buenos Aires. La viande est transportée soit à l'état congelé (— 4), soit à l'état refroidi (0 seulement). Dans le premier cas, les carcasses sont empilées dans les cales et les entreponts ; dans le second, les quartiers de viande refroidie sont, le plus souvent, suspendus aux ponts au lieu de reposer dans les cales ou les entreponts. Là encore, les cargos frigorifiques ne sont donc pas rigoureusement interchangeables.

CARGOS ET PAQUEBOTS « MIXTES »

Le terme « paquebot » a caractérisé, dès l'origine, des navires destinés au transport des passagers, de la poste et seulement d'un certain tonnage de marchandises susceptibles de payer un fret relativement cher ; ce sont, par définition, des navires rapides. Sur certaines lignes, l'impossibilité d'envisager une vitesse élevée, faute d'un trafic de voyageurs suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation en résultant, entraîna la conception du paquebot « mixte », c'est-à-dire d'un bâtiment moins rapide que le paquebot proprement dit, possédant en même temps que des installations pour passagers de vastes cales à marchandises. A l'époque où les cargos filaient seulement 8-10 nœuds, les « mixtes » en donnaient 14-15, tandis que les paquebots soutenaient au moins 17-18 nœuds. Depuis une trentaine d'années, l'accroissement de vitesse des navires de charge de lignes régulières permet que beaucoup d'entre eux soient dotés d'installations pour passagers. On les appelle « mixtes » et l'on précise paquebot ou cargo « mixte », suivant l'importance plus ou moins grande accordée au « fret » humain.

Aujourd'hui, les mixtes sont très nombreux sur les routes maritimes, car, malgré l'avion, beaucoup de voyageurs acceptent de rester un peu plus longtemps sur mer pour payer un prix de passage moins élevé. Le transport de passagers ajoute à la spécialisation des « mixtes » ; les conditions de transport, en effet, varient nécessairement suivant la clientèle de la ligne et les conditions climatiques bien différentes évidemment en Atlantique-Nord et en Atlantique-Sud.

Pour remplacer rapidement le tonnage détruit, les Nations Unies ont entrepris de gigantesques programmes de constructions neuves de grands cargos construits en série et que certains chantiers américains arrivent à sortir, grâce à la préfabrication, dans de courts délais (trois semaines environ).

LES PAQUEBOTS

Si l'on admet encore de construire des cargos non spécialisés, la question ne s'est jamais posée pour les paquebots. Ceux-ci sont toujours étudiés en vue d'un service déterminé. Le terme « paquebot » désigne donc des navires de caractéristiques très différentes, depuis les petits bâtiments rapides (22 à 26 nœuds) des services trans-Manche qui déplacent seulement 2.000 à 4.000 tonnes, jusqu'aux paquebots géants qui sillonnent l'Atlantique-Nord, dont les plus gros jaugent plus de 80.000 tonneaux.

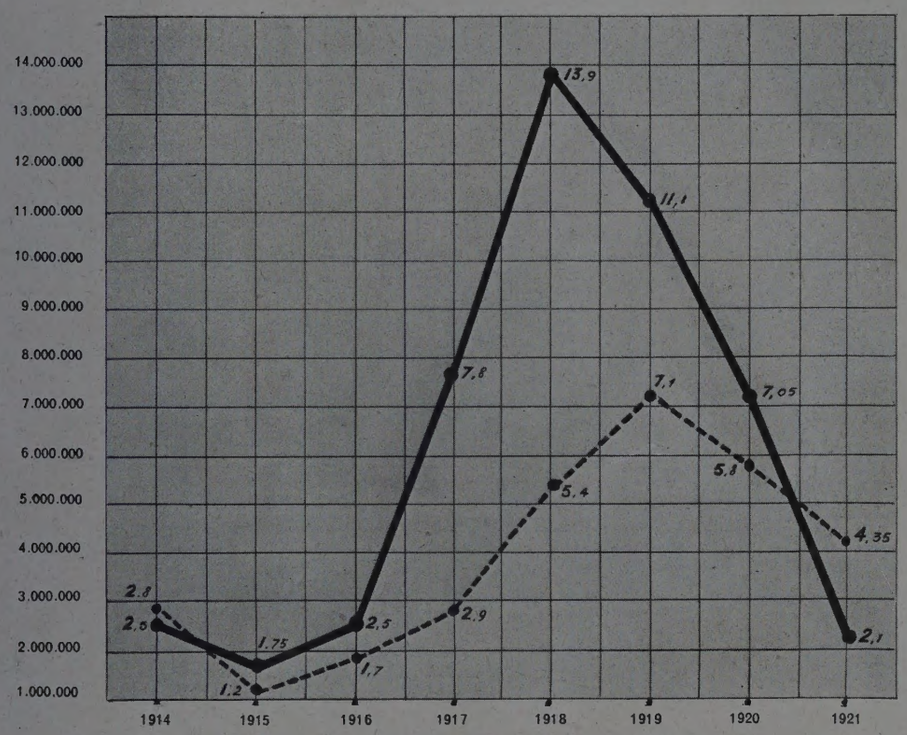
La plus grande vitesse possible n'est pas nécessairement recherchée sur une ligne donnée ; les compagnies veulent ou doivent assurer une certaine fréquence de départs à intervalles réguliers. La vitesse choisie résulte d'un juste équilibre entre les possibilités techniques, les possibilités commerciales et l'intérêt d'assurer le service avec le nombre minimum de navires.

Avant 1914, on avait ainsi besoin entre l'Europe et New York de quatre paquebots marchant 21-23 nœuds pour assurer un départ hebdomadaire, car il fallait plusieurs jours pour charbonner à chacun des points terminaux. Trois bâtiments suffirent, sans accroissement sensible de vitesse (22-24 nœuds) lorsque, après la première guerre mondiale, la chauffe au mazout permit de réduire la durée des escales. Pour assurer la même fréquence de service avec deux paquebots, on ne pou-

vait plus gagner sur la durée des escales, il fallait compter seulement sur un accroissement de la vitesse. Ce programme fut réalisé lorsque, à partir de 1935, on put envisager de construire des paquebots de 30 nœuds (*Normandie* et les deux *Queens*).

LA LUTTE POUR LA VITESSE ET LE DÉVELOPPEMENT DES NAVIRES A DIESEL

L'augmentation de la vitesse des cargos doit être considérée comme le phénomène marquant des quarante dernières années. L'extension des services réguliers de navires de charge en est une des raisons, car les marchandises vont aux services les plus réguliers et les plus rapides et pratiquant les frets les plus bas, mais cette évolution a été favorisée par le développement du moteur à combustion interne ou diesel et, d'une manière plus générale, par l'utilisation de plus en plus fréquente du combustible liquide. A l'origine — les premiers « motorships » datent de 1912 — le diesel n'avait paru intéressant que pour les navires lents : les armateurs se rendirent vite compte qu'il permettait des moyennes de route supérieures à ce que l'on pouvait exiger des cargos à vapeur de même puissance. En outre, un vapeur consommait, en poids de combustible, un tonnage trois et quatre fois plus important qu'un « motorship ». A tonnage égal, il devait donc disposer de soutes plus vastes, au détriment de la cargaison payante, ou bien se ravitailler plus souvent, ce qui allongeait la durée des rotations. A partir de 1921,



Courbe comparée des lancements de navires marchands de 1914 à 1921 et de 1939 à 1946. Le prodigieux effort de la dernière guerre ressort immédiatement. En 1943, en pleine guerre, les Etats-Unis seuls lancèrent trois fois plus de tonnage qu'en 1919 (11,44 contre 3,57).

on vit ainsi paraître un nombre croissant de cargos de ligne à diesel, et le tonnage mondial des « motorships » passa de 0,45 % en 1914 à 3,9 % en 1924, puis 17 % en 1934, tandis qu'au 30 juin dernier il y avait sur cale, dans le monde, 2.291.000 tonneaux de navires à diesels contre 1.546.000 tonneaux de vapeurs. Entre temps, le diesel avait gagné à sa cause les paquebots mixtes et même un petit nombre de paquebots rapides. Avant la guerre, les Hollandais avaient déjà mis en service un bâtiment de 25.000 tonneaux et 26 nœuds, sur la ligne de l'Insulinde, et les Belges, un petit paquebot de même vitesse sur la ligne « trans-Manche » Ostende-Douvres.

La vapeur a, cependant, conservé des adeptes, grâce à la généralisation de la chauffe au mazout, de la surchauffe, des chaudières à haute pression, de la mise au point des turbines à engrenages, des machines alternatives utilisant la vapeur surchauffée, etc. Suivant la puissance, pour des pressions de 30-40 kilos et des températures de surchauffe de l'ordre de 375-450 degrés, qui sont courantes, la consommation par CV-heure effectif des installations à vapeur et chauffe au mazout modernes est d'environ 290-325 grammes seulement ; or, le « fuel » est sensiblement moins cher que le « gas oil » des diesels, dont la consommation spécifique n'est, par contre, que de 170-180 grammes. On vient, il est vrai, d'annoncer les essais réussis de moteurs diesels marins fonctionnant au « fuel » ordinaire, sans augmentation appréciable de la consommation !

Il ne faut pourtant pas conclure au triomphe assuré du diesel, car on peut envisager maintenant l'application de la turbine à gaz à la navigation et, peut-être, un jour, celle de l'énergie atomique. La turbine à gaz n'en est encore qu'au stade expérimental ; mais, si les premières applications marines, qui seront prochainement essayées, sont satisfaisantes, ces appareils auront, sans doute, une certaine supériorité sur les diesels au double point de vue endurance de fonctionnement et économie d'entretien en même temps qu'un rendement aussi économique.

LES DEUX GUERRES ET LA FLOTTE MARCHANDE MONDIALE

Les guerres de 1914-1918 et 1939-1945 ont été caractérisées par des destructions sans précédent de tonnage marchand. De 1914 à 1918, près de 13 millions de tonneaux de navires marchands ont été coulés, soit environ 25 % du tonnage de 1914 ; mais on évalue à 35 millions de tonneaux au moins le tonnage détruit de 1939 à 1945, soit plus de la moitié du tonnage en service en 1939.

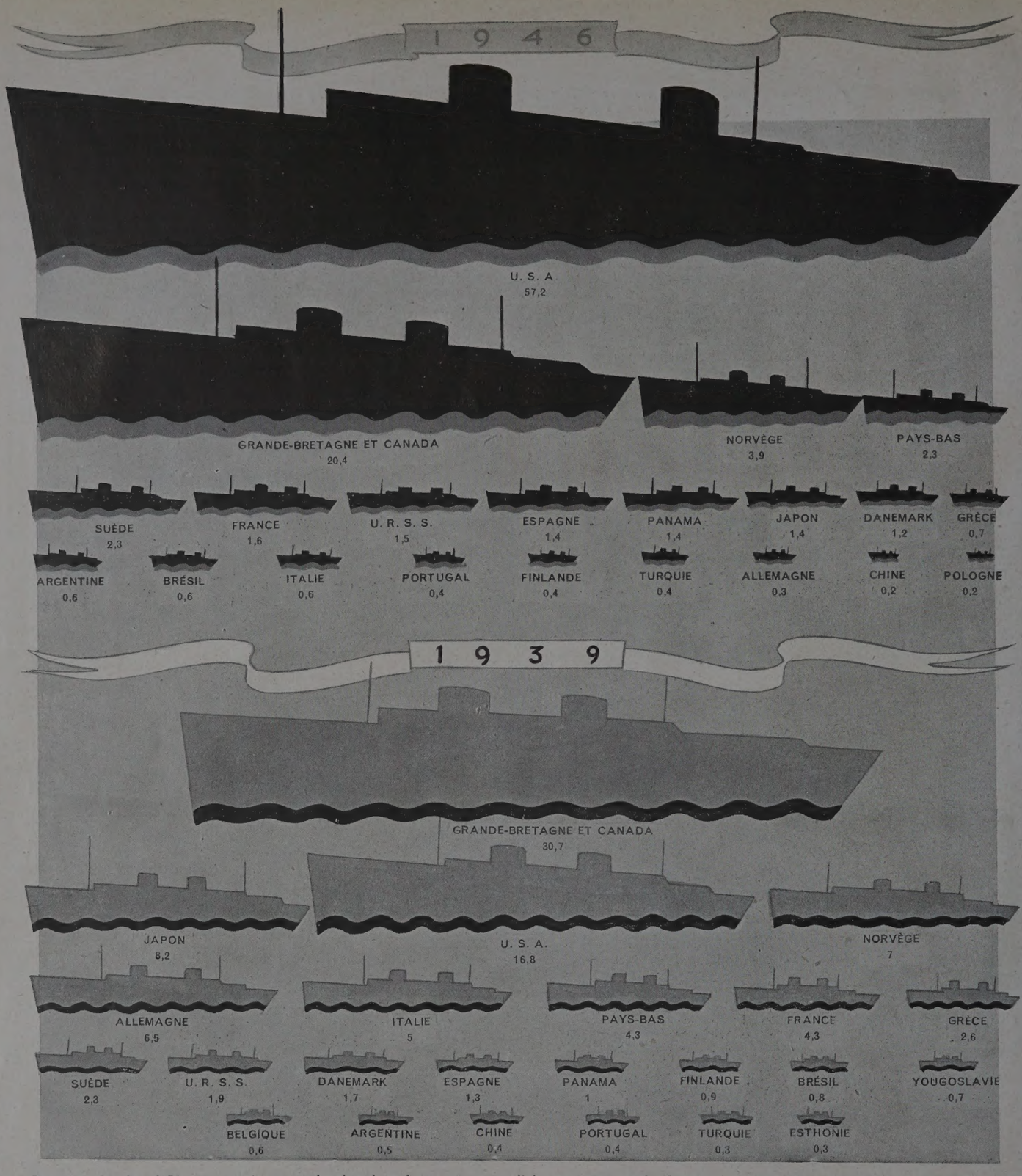
L'effort de la construction navale, aux Etats-Unis surtout, a, deux fois, permis de combler rapidement ces pertes : en 1946, la flotte mondiale atteignait déjà 73.500.000 tonneaux contre 69 millions de tonneaux en 1939, mais la hiérarchie des marines de commerce était complètement différente. L'Allemagne, le Japon et l'Italie, qui totalisaient 13.500.000 tonneaux en 1939, ne figurent plus dans les 73.500.000 tonneaux de 1946 que pour un tonnage insignifiant. Les Etats-Unis, au contraire, sont passés de 11.500.000 tonneaux à 42 millions quadruplant presque leur flotte d'avant guerre. L'Empire britannique, par contre, n'armait plus, en 1946, que 15.500.000 tonneaux, dont 13 millions pour l'Angleterre et 1.850.000 pour le Canada, au lieu de 21 millions de tonneaux en 1939. Malgré un remarquable effort dans une économie de guerre surchargée, la marine marchande britannique n'avait donc pas encore compensé les lourdes pertes qu'elle a subies : 3.180 navires jaugeant 12.500.000 tonneaux.

La supériorité des Etats-Unis est, cependant, plus apparente que réelle, car la flotte américaine comptait, au lendemain de la capitulation japonaise, 19 millions de tonneaux de « liberty ships », cargos lents et gros porteurs, construits en grande série, qui ont rendu de grands services pendant les hostilités, mais très difficilement exploitables en période normale. Aussi, le vice-amiral Smith, président de la Commission maritime aux Etats-Unis, pouvait-il écrire, au début de 1947 : « ... On a souvent répété que les Etats-Unis possèdent plus de navires qu'ils n'en peuvent utiliser. S'il est vrai qu'il en soit ainsi, il est également vrai que seule une petite partie des navires marchands que nous possédons est capable de contre-balancer la concurrence des navires des autres nations au point de vue vitesse et efficience. » Dans son état actuel, la flotte américaine manque de navires à passagers et se caractérise par une insuffisance grave de tonnage spécialisé.

L'Angleterre, consciente de l'importance d'une puissante marine marchande pour son économie, fait un effort remarquable pour retrouver sa primauté. En 1946, ses chantiers ont lancé 1.133.000 tonneaux, soit près de 54 % de la production mondiale. Le 1er janvier 1947, elle avait en construction 2.063.000 tonneaux (dont 1.043.000 de « motorships ») sur les 3.850.000 en chantier dans le monde (dont 2.300.000 tonneaux de navires à diesel). Il ne s'agit plus, cette fois, de constructions en série : ces navires anglais sont, au contraire, des bâtiments « sur mesure », exactement adaptés aux besoins du temps de paix.

En raison de la surabondance du tonnage et de l'âpreté de la concurrence dans les transports maritimes, on peut craindre une crise sérieuse dans la marine marchande dans un avenir peut-être prochain. Mais le gouvernement travailliste a donné l'assurance que l'armement ne serait pas nationalisé comme d'autres industries-clés ; aussi les armateurs britanniques n'ont-ils pas hésité à aller de l'avant. Si la lutte doit être rude, ils veulent l'affronter avec les meilleurs outils. Pas davantage, la gravité de la crise charbonnière que traverse leur pays ne les a arrêtés. Elle les prive, cependant, d'un fret de sortie important, qui s'était élevé en 1938 à 38 millions de tonnes de houille et qui est, aujourd'hui, réduit à presque rien : cette preuve de confiance dans les destinées de l'Angleterre méritait d'être soulignée.

Par comparaison avec la flotte de 1914, la marine marchande de 1947 se caractérise par le rôle important qu'a joué le pétrole dans son évolution. En 1914, les navires brûlant du mazout étaient rares et 1.500.000 tonneaux de pétroliers suffisaient pour assurer les transports mondiaux. En 1939, le tonnage des pétroliers en service atteignait déjà 11 millions de tonneaux, soit sept fois plus : il était tout juste suffisant pour répondre à la demande. Dans le même temps, 53 % des navires marchands en service brûlaient déjà du « fuel » ou du « gas oil », soit 21 millions de tonneaux de navires à vapeur et 15.250.000 tonneaux de « motorships » et, chaque année, depuis, le combustible liquide n'a cessé de gagner en importance.



Pourcentages des différentes marines marchandes dans le tonnage mondial en 1939 et au lendemain de la capitulation des puissances de l'Axe, alors que l'intense effort de reconstitution du tonnage détruit poursuivi pendant et depuis la guerre n'avait pas encore porté tous ses fruits.

RECONSTITUTION DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

La flotte française a été durement éprouvée par la guerre. Entre 1939 et mai 1945, elle a perdu 398 navires de plus de 100 tonneaux, jaugeant 1.676.763 tonneaux, soit 61 % de son tonnage. Grâce au renflouement de navires coulés en eau peu profonde et récupérables, grâce à des achats à l'étranger, grâce à l'entrée en service d'une trentaine de navires nouvellement construits, sa situation, comparée aux 1er juillet 1939 et 1947, s'exprime de la façon suivante :

	NAVIRES A PASSAGERS	PÉTROLIERS	AUTRES CARGOS	TOTAL
1939...	146 — 1.165.557 tx	72 — 323.178 tx	452 — 1.244.898 tx	670 — 2.733.633 tx
1947...	50 — 425.665 tx	50 — 258.602 tx	337 — 1.161.000 tx	437 — 1.845.267 tx
			soit en moins.....	888.366 tx

Un sérieux effort a donc déjà été fait pour combler nos pertes, puisqu'en mai 1945 notre flotte comptait à peine 206 navires en service, jaugeant 817.000 tonneaux.

Certes, parmi les navires de charge figurent 75 « liberty ships » ex-américains, achetés en 1946, d'un tonnage total de 530.000 tonneaux, qui ne peuvent convenir que pour un petit nombre de catégories de marchandises, transportées par cargaisons complètes à destination de ports à fort tirant d'eau. Une fois revenus à des conditions d'exploitation plus normales, ces bâtiments ne conviendront pas en aussi grand nombre à nos besoins, et, sous cet angle, leur achat a été critiqué. On a voulu réaliser, grâce à cette opération, une économie de devises étrangères sur le montant des frets que nous aurions dû payer à des armements étrangers ; on a cherché aussi à donner du travail aux marins réduits au chômage, au lendemain de la libération.

Dans un avenir prochain, notre flotte doit encore s'augmenter de 51 autres navires renfloués (277.000 tonneaux) et, d'ici deux ou trois ans, des bâtiments sur cale ou en commande en France (565.000 tonneaux) et à l'étranger (420.000 tonneaux).

Pour les seuls cargos de plus de 500 tonneaux, c'est-à-dire en excluant les paquebots et les « mixtes », le plan de reconstruction de la flotte que traduisent ces commandes ne comprend pas moins de 21 prototypes. Rien ne montre mieux la spécialisation nécessaire du navire moderne. Cependant, pour faciliter l'exécution de ces commandes, les armateurs appelés à contribuer à l'étude des caractéristiques des nouveaux bâtiments ont accepté une standardisation aussi grande que possible, faisant souvent abstraction de leur propre cas.

L'effort initial de reconstruction a, surtout, porté sur les pétroliers et les navires de charge. Lorsque les bâtiments en construction seront livrés, la marine française disposera de 500.000 tonneaux de pétroliers, soit environ 50 % de plus qu'en 1939. Par contre, la flotte des navires à passagers — en raison du développement de l'aviation commerciale — comprendra seulement 700.000 tonneaux, soit 40 % de moins qu'avant la guerre, tandis que la flotte de charge excédera de 80 % le tonnage de 1939. Dans cette catégorie, les navires bien adaptés aux nécessités de leurs trafics ne représenteront, cependant, que la moitié environ du tonnage si l'on tient compte des « liberty ships » et des bâtiments âgés que la nécessité aura seule contraint de maintenir en service.

Il faut souligner le remarquable effort du secrétariat à la Marine marchande et plus particulièrement de son secrétaire général, M. Anduze Faris, et du directeur du matériel naval, M. Courau, pour reconstituer la flotte, malgré l'état de nos chantiers navals ravagés par la guerre et l'insuffisance de nos ressources en monnaies étrangères, insuffisance qui a limité le nombre des commandes passées aux chantiers étrangers.

FLOTTE D'ÉTAT ET NATIONALISATION

La situation de la marine marchande française est beaucoup moins satisfaisante sur le plan de son régime d'exploitation ; au début de 1948, elle était encore soumise à la réquisition, imposée pendant la guerre à toutes les flottes de commerce, tandis que, presque partout, les transports maritimes sont revenus progressivement à la liberté. Trois ans après la libération, une administration étatique continuait encore à régenter notre marine marchande et à exercer une profession qui, plus qu'aucune autre, exige compétence éprouvée, initiative et souplesse dans son fonctionnement, tandis que les professionnels de l'armement étaient toujours considérés comme de simples régisseurs ! Les mécomptes de la flotte d'Etat après 1918, l'insuccès allant jusqu'à la faillite des entreprises étrangères similaires ont été oubliés, de même que l'expérience malheureuse des gigantesques concentrations d'armement tentées par certains groupes anglais et allemands. Les uns ont, pourtant, démontré l'impossibilité d'exploiter une flotte marchande avec une administration étatique, les autres ont prouvé qu'il y a de graves inconvénients à grossir démesurément l'importance d'un armement, parce qu'au delà de certaines limites il devient impossible, même à une direction exercée, de gérer convenablement une flotte trop nombreuse.

Pendant plus d'un an, enfin, notre marine marchande a vécu sous la menace du projet de nationalisation déposé par M. Jules Moch à l'Assemblée nationale au début de 1947, qu'un nouveau projet, approuvé par le Conseil des ministres le 14 janvier dernier, vient heureusement de remplacer. Le projet de 1947 répartissait bien la flotte en trois fractions soumises à des modes d'exploitation différents : secteur d'Etat (les deux plus grands armements de 1939), secteur contrôlé (autres compagnies possédant plus de 100.000 tonneaux en 1939) et secteur « libre » (les autres navires), mais il plaçait *toute* la marine marchande sous la tutelle étroite d'un Conseil supérieur à majorité d'Etat, doté des pouvoirs les plus étendus. Ce projet, conforme à la tendance socialisante des gouvernements qui se sont succédé depuis la libération, n'était même pas justifié par les motifs qui accompagnaient sa présentation. Le moins qu'on puisse dire de ces motifs est que certains étaient inexacts ; d'autres, invoquant en particulier l'incapacité des armateurs français, témoignaient d'une « insigne mauvaise foi », comme l'a justement écrit M. René Moreux, spécialiste averti des questions maritimes.

En fait, tous les armements du monde ont vécu, pendant l'entre-deux-guerres, des moments extrêmement pénibles, et les difficultés des entreprises françaises ne leur étaient pas spéciales. Même en Angleterre et dans les pays scandinaves, où les compagnies maritimes ont pu affronter les crises dans les moins mauvaises conditions, l'armement a été durement éprouvé et a subi, parfois, de lourdes pertes financières. La Suède ni l'Angleterre n'ont cependant jamais voulu nationaliser leur marine marchande, et pourtant la Suède possède, depuis longtemps, un gouvernement socialiste, et l'Angleterre, depuis bientôt deux ans, un ministère travailliste. L'armement français était, en outre, moins bien placé que ses concurrents étrangers pour affronter des périodes de crise, car il supportait des charges particulières, résultant notamment de la surcapitalisation d'une partie de sa flotte, coûteusement reconstituée au lendemain de la guerre de 1914-1918 (ce dont il n'était pas responsable) et d'une législation unilatérale qui lui imposait sans compensation des dépenses supplémentaires considérables. En 1939, alors que les équipages étrangers travaillaient 56 ou 64 heures par semaine, les Français connaissaient depuis 1919 le régime des 48 heures, depuis 1936 celui des 40 heures. Aussi, nos navires embarquaient-ils jusqu'à 50 % de personnel de plus que leurs similaires étrangers. Actuellement, et par application d'un régime exceptionnel, la durée légale du travail est de 48 heures sur les navires de commerce français, mais cette durée est encore inférieure à celle en vigueur à l'étranger.

Les conditions économiques générales étant les mêmes, on ne saurait être surpris que les navires français aient été désavantagés et qu'à certaines époques la marine française ait eu 26 % de navires désarmés, contre 10 % en Angleterre et en Norvège et 14 % en Allemagne. Le législateur français n'a pas compris que la législation protectrice du marin doit différer de celle de l'ouvrier et répondre aux conditions spéciales dans lesquelles le navigateur exerce sa profession.

Dans le nouveau projet déposé par M. Christian Pineau, ministre des Travaux publics, le Conseil supérieur, où les armateurs seront plus nombreux, n'est plus qu'un organe consultatif ; il n'y a plus de secteur d'Etat ni de secteur contrôlé, mais la Transatlantique et les Messageries maritimes, dont on sait qu'elles auront la charge des services maritimes d'intérêt public, deviendront, comme la S. N. C. F., des sociétés d'économie mixte relevant des mêmes usages et juridictions que les sociétés anonymes ordinaires, et dans lesquelles l'Etat aura la majorité du capital. Pour assurer la meilleure utilisation du tonnage, il est prévu que l'Etat aura la possibilité d'exiger des accords de trafic pour toutes les lignes ou fractions de lignes desservies par l'armement français et que ces accords seront obligatoires dans tous les cas où il s'agit de lignes couvertes par le monopole de pavillon. M. René Mayer, d'autre part, a annoncé que la flotte serait déréquisitionnée aussitôt promulguée la loi dont la discussion d'urgence est demandée.

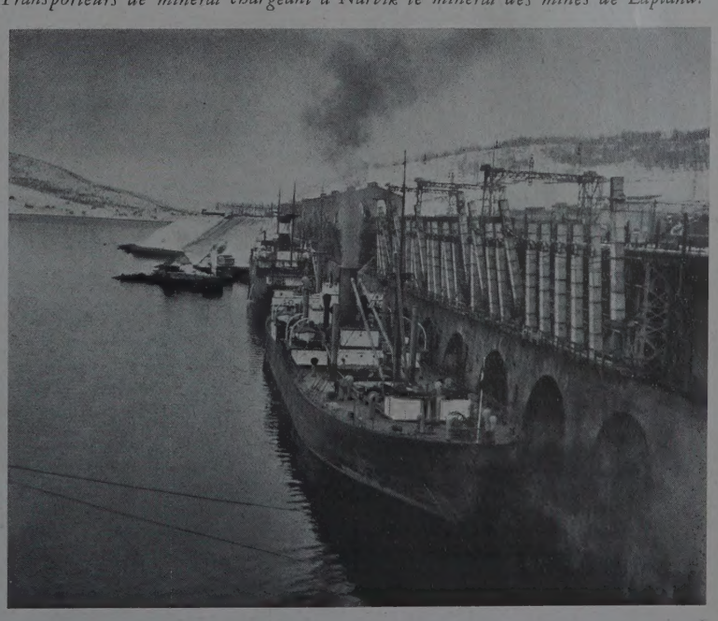
LA MARINE MARCHANDE, SOURCE DE PROSPÉRITÉ POUR UN PAYS, NE DOIT PAS ÊTRE SACRIFIÉE A UNE VAINE IDÉOLOGIE

En 1939, l'armement français subventionné a reçu 580 millions, c'est-à-dire 1 % environ du budget d'alors, somme insignifiante si l'on tient compte que l'Etat payait ainsi des services imposés aux armements et effectivement rendus. Cette somme paraît encore plus insignifiante si l'on considère le rôle joué par notre flotte dans l'économie nationale. La majorité des Français ignorent qu'en 1938 l'armement (flotte de pêche non comprise) était une industrie dont le chiffre d'affaires, supérieur à 5 milliards et demi, égalait celui de la sidérurgie, tandis qu'il surpassait celui de l'industrie automobile — 4 milliards et demi — c'est-à-dire celui d'une industrie arrivée à un grand développement. Les commandes de navires aux chantiers français alimentaient d'ailleurs à un degré insoupçonné quantité d'industries à l'intérieur du pays : on a pu établir, en effet, que la moitié seulement des sommes versées aux chantiers restait finalement à ceux-ci. Le solde alimentait la métallurgie proprement dite (34 %), les constructions mécaniques (30 %), l'industrie du bois (11,9 %), les textiles, etc. De même, l'armement français achetait chaque année, en France, pour ses navires, presque autant que l'Italie et la Suède chacun, soit près de 500 millions.

Tout, on le voit, commande de placer notre marine marchande dans les meilleures conditions pour affronter la dure compétition qui est le régime normal des transports maritimes, obligés de vivre et de se défendre sur le plan international. On conçoit cependant que, dans les circonstances actuelles, il soit impossible de revenir complètement à un régime d'absolue liberté et que l'Etat, appelé à remplacer les navires perdus à son service, veuille exercer un contrôle légitime sur les sommes versées pour la reconstitution de la flotte. Il est heureux que le cabinet Schuman ait compris qu'il ne fallait pas sacrifier une industrie aussi nécessaire à l'économie française à de vaines idéologies et qu'il ne convenait pas de se prêter à des expériences qui auraient été vouées à l'insuccès. L'Etat pouvait-il avoir la prétention de faire mieux que des armateurs expérimentés, alors que nous connaissons déjà les résultats lamentables des industries précédemment nationalisées et qu'il s'agit d'une industrie travaillant hors du territoire, en concurrence directe avec tous les pavillons étrangers, obligée, par conséquent, à d'autant plus de doigté et de savoir-faire que sa clientèle est tout autant étrangère que française ?

H. Le Masson.

Transporteurs de minerai chargeant à Narvik le minerai des mines de Lapland.



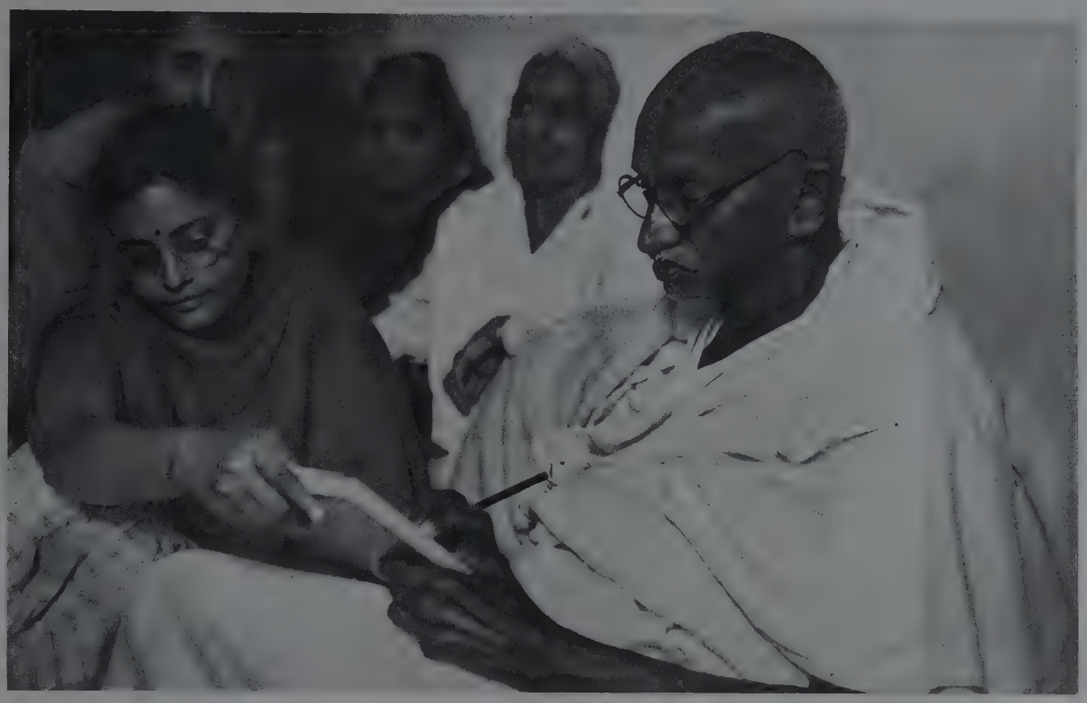
Après l'assassinat, le corps du mahatma Gandhi est exposé à Birla-House sur un lit tout entier recouvert de pétales de fleurs.

Le lit funèbre où repose Gandhi quitte Birla-House pour être transporté sur les bords de la rivière Jaune, où eut lieu l'incinération.

Accompagné par une foule immense et recueillie, et escorté de jeunes filles en sari blanc, le long cortège funèbre traverse New Delhi.

Le lendemain de l'incinération, des Hindous ramassent des cendres sur l'emplacement du bûcher funèbre, qui a été recouvert de fleurs.

LE MAHATMA GANDHI
APÔTRE DE LA NON-VIOLENCE



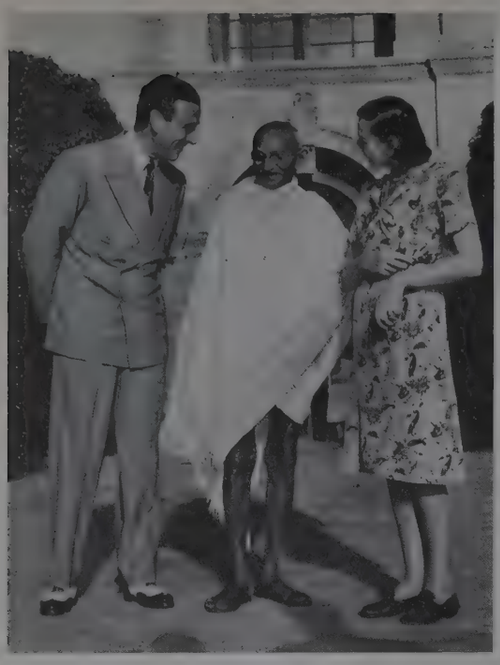
L'une des dernières photographies de Gandhi, écrivant, après son jeûne, son message de paix aux populations de l'Inde et du Pakistan.

La fin tragique de Gandhi ajoute quelque chose de plus à la personnalité de celui qui proposait sans cesse le sacrifice de sa vie en faveur des idées qu'il voulait faire triompher.

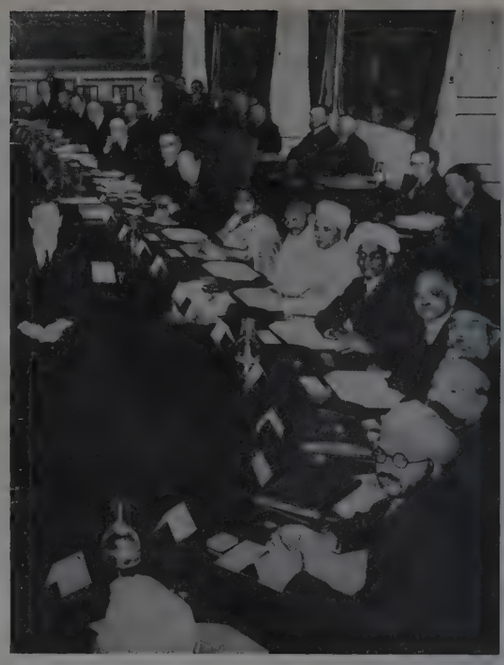
Il nous faut quelque effort d'imagination, à nous, Occidentaux, pour comprendre cet homme que nous sentons issu d'une civilisation qui n'est plus la nôtre, mais dont nous savons qu'elle a été un des éléments aujourd'hui enfouis dans le fond de nos consciences.

La trame de vie de Gandhi est faite de *choses* courantes et ordinaires : il est né, il y a soixante-dix-neuf ans, dans une famille aisée, où il a reçu l'éducation la plus traditionnelle et la plus stricte. L'Inde était à ce moment-là soumise au régime que l'Angleterre venait de créer après la terrible révolte des cipayes et par lequel la vieille compagnie avait perdu l'administration et l'exploitation de la colonie. La proclamation de l'empire séduisait l'aristocratie, et les jeunes Hindous paraissaient avides de connaître la civilisation de leurs maîtres. C'est ainsi que Gandhi, après avoir étudié à l'Université d'Ahmedabad, suivit les cours de celle de Londres, de 1888 à 1891. Il devint avocat et exerça à Bombay pendant deux années. Mais il quitta le prétoire très vite pour vivre parmi ses contemporains et pour les connaître. Il voulut vivre la vie des émigrants qui quittaient l'Inde pour l'Afrique australe, et c'est parmi eux qu'il se glissa pour cette terre lointaine. Il resta près de vingt ans dans ce pays, défendant ses compatriotes, se dévouant à leur cause, partageant leurs malheurs et leur détresse. C'est pendant cette période assez longue qu'il apprit les langues européennes, qu'il lut et médita les grandes littératures et qu'il prépara son action en faveur de la libération de son pays, dans lequel la première guerre mondiale le fit revenir. Il allait désormais y vivre d'une vie simple, consacrée à la prière, à la prédication. Par l'austérité de ses mœurs, par son extraordinaire présence, Gandhi ne tarda pas

Gandhi pendant un de ses séjours en Angleterre. Jeune avocat, à Londres, en 1900. En 1931, à Downing Street, lors de la Conférence de la Table Ronde.



Le mahatma avec lord et lady Louis Mountbatten.



Gandhi (au centre) à la Conférence de la Table Ronde.

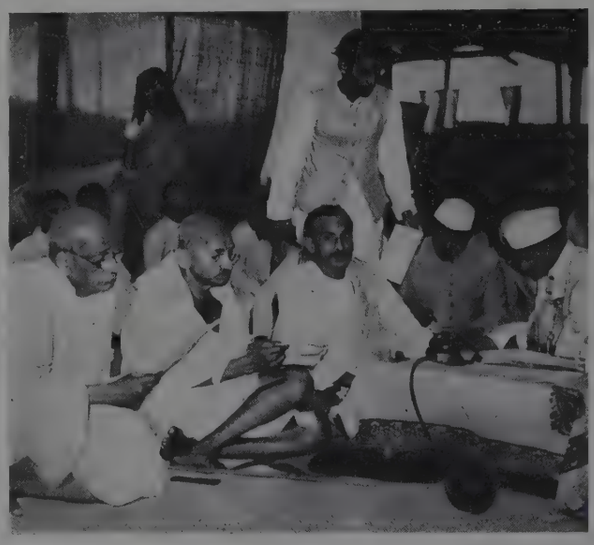
à devenir un personnage représentatif, à la fois un chef religieux et politique. Que pouvait-on reprocher à cet homme qui, son bambou à la main, parcourait les villages, tel un pèlerin, conviant à la prière et refusant les armes que certains lui offraient ? Il fut emprisonné plusieurs fois par les Anglais, qui croyaient que la prison le rendrait impuissant ; comme il était à prévoir, ce fut le contraire qui se produisit. Ses jeûnes se terminèrent tous par un accroissement nouveau de son rayonnement, et c'est par sa faiblesse que Gandhi remporta ses victoires.

Qu'il y ait dans cette vie tout ce qui conduit à la sainteté ne nous paraît pas contestable. Mais il y a autre chose dans cette vie, il y a une action politique intelligente et une admirable réussite. Gandhi apparaîtra dans l'histoire comme un grand homme d'État : il a voulu le Hind Svazay, c'est-à-dire un *Home Rule* pour l'Inde. Il avait bien compris ce qu'il pouvait garder des Anglais pour son pays et ce qu'il devait leur enlever. Pour cela, il a choisi la mobilisation de la faiblesse des populations.

Son premier geste de génie dans sa simplicité : Gandhi prenant son rouet et se mettant à filer pour ne pas devoir l'étoffe de son sari aux usines anglaises. Bientôt, les ventes de cotonnades anglaises fléchirent à tel point que la colère succéda au mépris. Gandhi et son rouet infligèrent une première défaite à l'orgueil britannique.

A ce moment, après emprisonnement et jeûne, le Mahatma rayonnant dressa l'Inde tout entière dans une nouvelle croisade. Gandhi entreprit sa « marche vers la mer » : il allait vers la côte pour prendre tout près des salines britanniques un peu de ce sel nécessaire à la vie des hommes. Et ce fut le boycottage de tout un peuple contre les monopoles. L'Angleterre dut venir à composition. Gandhi obtint alors les faveurs du gouvernement. On se souvient de ces négociations entre les émissaires du vice-roi et le prisonnier de Poona, et ce dernier dictant de son cachot les conditions de l'armistice.

Lord Halifax, « l'homme de la Bible », et Gandhi, « l'homme de l'Amour », devinrent amis. Gandhi vint alors en Europe ; il y fit quelques déclarations que la presse reproduisit, dont la plus connue est : « La non-violence est une résistance active au mal. » Mais ce fut l'homme surtout qui frappa ceux qui l'approchèrent et l'extraordinaire rayonnement qui partait de sa chétive personne.



Le mahatma participant au Congrès national indien, en 1940.

La guerre fut une dure épreuve pour l'homme de la non-violence. Son attitude lui valut à nouveau la prison. Puis vint enfin la libération : ce fut pour Gandhi un affreux drame, car il dut assister impuissant à ce partage qu'il n'a jamais accepté ; l'unité de l'Inde était sacrée et il unissait dans un même amour Musulmans et Hindous. Il y a une semaine à peine, le Mahatma avait été l'objet d'un attentat. Nous reproduisons ci-dessous ce qu'il écrivait à cette occasion deux jours à peine avant sa mort, où en un saisissant raccourci toute sa doctrine est admirablement exposée.

Reconnaissons que la vie de Gandhi n'a jamais été menacée que par lui-même pendant la lutte menée contre l'Angleterre et que les Anglais ont été des adversaires loyaux. Une police habile peut facilement solliciter un criminel, les Ravaillac se trouvent toujours quand on les cherche. Et ce n'est pas le mince cordon de jeunes filles en sari blanc qui auraient pu défendre le saint homme, comme on vient de le voir. Il appartenait donc, et c'est là qu'est le tragique destin de Gandhi, que la liberté fût rendue à l'Inde pour que le Mahatma fût assassiné.

LE DERNIER MESSAGE DE GANDHI

Il y a quelques jours un jeune étudiant dont je connais les parents a tenté de m'assassiner. Je ne demande qu'une seule chose : que Dieu le protège. Son bras, qu'il croyait vengeur, a été armé non pas par le mauvais esprit, mais peut-être par les desseins calculés d'autres hommes.

Mais je tiens à le répéter, je suis un homme comme les autres. Comme les autres, parce que je ne suis pas un saint. De tout temps ma philosophie a fixé ma ligne de conduite, qui a été celle d'un homme qui a voulu se dévouer au pacifisme intégral. Malgré les derniers événements qui viennent de bouleverser le monde et qui l'agitent encore, moi, Gandhi, je ne crois pas à la violence, car en ce monde il existe une source de justice immanente, et cette justice, tôt ou tard, portera ses fruits.

Ici, aux Indes, je ne veux être qu'un homme qui connaît son pays et qui veut le voir libre. Libre de faire ce qui lui plaît, libre de choisir ses amis, libre de s'aimer entre Indiens, libre de respirer.

J'ai eu tout le long de ma vie beaucoup d'ennuis avec l'Angleterre. Je dois reconnaître que chaque fois elle a essayé de me proposer des solutions qu'elle croyait équitables. Quant à moi, je les ai rejetées parce que je pensais qu'elles étaient imcompatibles avec la définition même de l'État hindou. C'est avec joie qu'enfin j'ai accueilli la résolution anglaise de donner aux Indes un statut d'indépendance. Et je veux ici l'en remercier.

Il y a quelques jours, un conflit semblait imminent entre nous qui vivons sur le sol de l'Inde. Cette grève de la faim, la 104e de ma vie si je compte les jeûnes que j'ai faits pour moi, n'avait qu'un seul but : ramener la paix aux Indes.

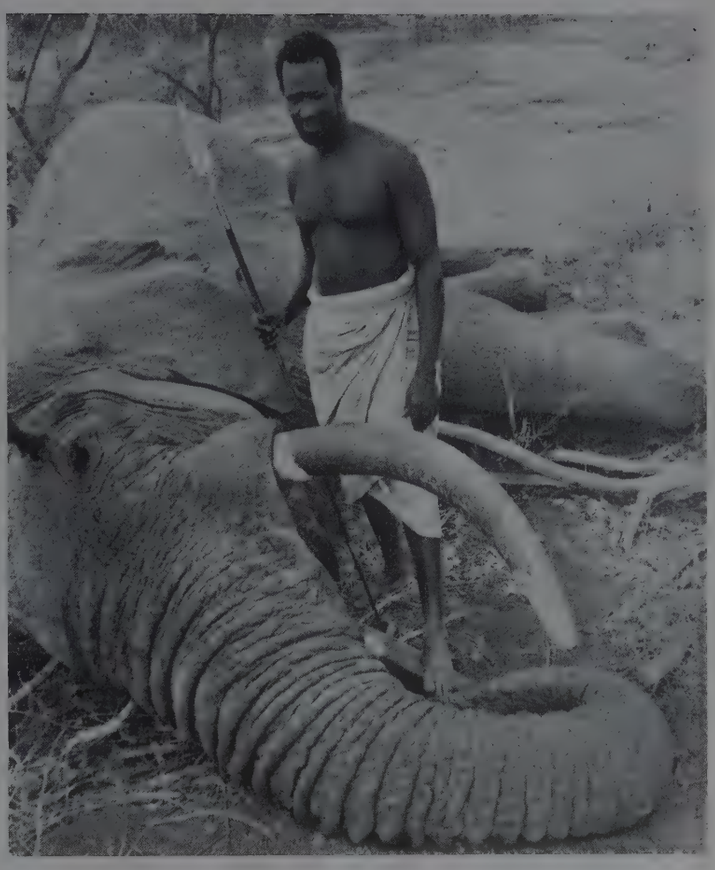
Cette paix est encore timide. Cependant, je ne désespère de rien. Je veux rester avant tout l'apôtre de la non-violence, parce que je pense que d'ici peu seule cette philosophie pourra primer et qu'enfin les nations comprendront que ce n'est pas toujours la force qui paie. Je ne sais pas ce que me réserve l'avenir. Et je ne tiens pas à le savoir. Dieu seul me donnera la réponse à cette question, mais avant tout, à mon humble avis, et selon l'expérience de mes soixante-dix-neuf ans, je persiste à penser que la non-violence est la seule ligne de conduite digne d'être respectée.

Copyright 1948 by *France-Illustration* et D. C. P.

Fait, écrit et rédigé à New Delhi, le 28 janvier 1948.

FAUVES EN PLEINE BROUSSE

Le chasseur a tiré... la grande panthère à l'allure souple et ondulante est maintenant un corps sans vie ; demain, sa peau séchera au soleil.



Ce patriarche centenaire n'est plus qu'une masse plissée et informe ; seules, ses précieuses défenses porteront témoignage plus tard de sa splendeur passée.

***DEPUIS** de longues années, François Sommer, l'auteur de cet article sur la photographie des animaux sauvages d'Afrique, est un passionné de la chasse au gros gibier.*

Ses photographies ainsi que celles d'un de ses compagnons, M. F. Diez, ont été prises dans les territoires de chasse ouverts à ce sport et non dans des réserves ou des parcs nationaux, territoires où la photographie des animaux est beaucoup plus aisée et moins dangereuse.

C'est pourquoi elle ne représente pas pour le sportif le même intérêt que celui de parcourir les régions de chasse et d'aborder le gibier sauvage la camera à la main.

Ce sport passionnant, déjà beaucoup pratiqué dans les colonies britanniques, est destiné à un grand avenir, car il donne des émotions sportives supérieures, exige des qualités de chasseur plus poussées que pour la chasse au fusil et, surtout, permettra de conserver et de protéger la faune, qui, sans l'avènement de cette chasse protectrice, serait vouée à une destruction prochaine.

En Afrique, lorsque l'homme quitte les régions habitées pour entrer en contact avec les bêtes sauvages, il est mû par deux attractions différentes : ou il est chasseur passionné, et il tue... ou il se refuse à supprimer, en quelques secondes, la vie d'un animal quelquefois centenaire... Alors il enregistre une fugitive mais durable impression, et il devient chasseur d'images.

Le premier a des réactions naturelles et obéit à des réflexes millénaires. Animé par sa passion, il parcourt la brousse africaine, précédé par ses pisteurs noirs, recherche son gibier, l'approche et le tire.

Souvent la bête meurt dans des soubresauts ou, blessée, il doit la pourchasser encore, mais, toujours, le tonnerre de son coup de feu a fait fuir le reste de la harde, de la famille ou du troupeau.

L'homme prend alors une pose avantageuse, près de sa victime ; les clichés succèdent aux clichés.

Tout alentour, la vie animale a cessé, l'Afrique n'est plus vivante, les bêtes sauvages sont mortes ou ont disparu, mais le chasseur est arrivé à son but, il a obtenu son trophée.

Seuls, très haut dans le ciel, les charognards commencent leur vol circulaire, puis plongeront sur le corps inanimé dès que le dernier homme aura disparu.

D'abord sur la tête des porteurs, puis sous la bâche crasseuse du camion, enfin, empaqueté dans la cale du navire, le trophée du bel animal, hier encore si vivant, s'acheminera vers la maison du chasseur, où, accroché au mur, à côté des autres crânes dénudés, il se fixera immobile pour toujours.

Le chasseur d'images a dû prendre les mêmes précautions : penser au vent, s'intégrer à la nature, éviter tout mouvement rapide, mais, de plus, il a dû se plier aux contingences photographiques : ne pas avoir le soleil devant lui, sauf pour le contre-jour, réussite rarissime, régler à tout moment les ouvertures, les mises au point et les vitesses de son instrument barbare, qu'il lui faut recharger et surveiller sans cesse.

Lui aussi est arrivé à distance de tir, mais son fusil est en arrière, sur l'épaule d'un noir, et il ne vise que dans sa camera... Alors l'animal lui a paru si petit, si lointain, si estompé qu'il a dû s'approcher encore, d'autant qu'il lui répugne de se servir du téléobjectif.

C'est là que ses difficultés ont commencé... A son approche, les bêtes se sont soudain figées, dressant la tête, le mufle tressaillant ; une vieille femelle a donné l'alarme et est partie d'un trot soutenu, entraînant le troupeau derrière elle.

Avec la lionne, il a dû revenir le lendemain d'un premier échec, mais elle s'est encore montrée craintive en même temps que menaçante et s'est éloignée, entraînant son petit, avec un grognement sourd et saccadé. Il a dû reprendre à nouveau son attente, l'épier, étudier ses

La maman éléphant a un geste affectueux et la famille entière est rassem

Tout près, à 7 mètres, le grand mâle a voulu poser seul et a relégué ses compagnons derrière lui. Ses belles défenses font de lui un Adonis. Cela pourra lui coûter cher un jour.

Après de nombreux échecs, le chasseur d'images a été admis dans la vie des bêtes : une girafe le regarde, mais les gazelles le négligent.

manières, prévoir l'heure de sa faim, puis l'obliger, par l'accoutumance, à l'admettre près d'elle, très près même, à s'en faire sinon une amie, du moins une vieille habituée.

En face du rhinocéros, brute nerveuse et inconstante qui souvent chargera vers lui, c'est contre lui-même qu'il devra lutter pour conserver son calme et cette absence absolue de mouvement qui l'associera à la nature ambiante et finira par surprendre l'animal, qui ne grattera plus le sol de sa patte, ne soufflera plus comme une locomotive et restera sur place, médusé.

Chez les éléphants, il paraîtra être un pygmée et tout lui semblera surnaturel : l'énorme masse toute plissée, les immenses oreilles battant l'air avec le bruissement régulier de la vague qui déferle, les gestes si compassés, si lents, si décomposés qu'ils semblent être arrêtés dans le temps et dans l'espace.

Il arrivera, à force de passion, d'admiration et de calme, à venir tout près, à supprimer les notions de distance et de peur ; il ne sera plus ni un chasseur ni un photographe, mais simplement un passionné de la nature.

Il y aura aussi les curiosités de l'un des éléphants, venant tout près, à toucher l'homme, et qu'on appellerait des colères, si on avait le fusil à la main, ce qui suspendrait ainsi le jeu de la scène... mais le fusil est trop loin, l'animal, trop proche et l'homme, en présence d'une telle beauté, n'est plus chasseur.

C'est ce qui fait que la scène continue et que, chez lui, quand il les voit vivre sur un papier, ces bêtes, de leur côté, continuent à vivre chez elles.

François Sommer.

…de, nullement troublée par le chasseur d'images posté à quelques mètres.

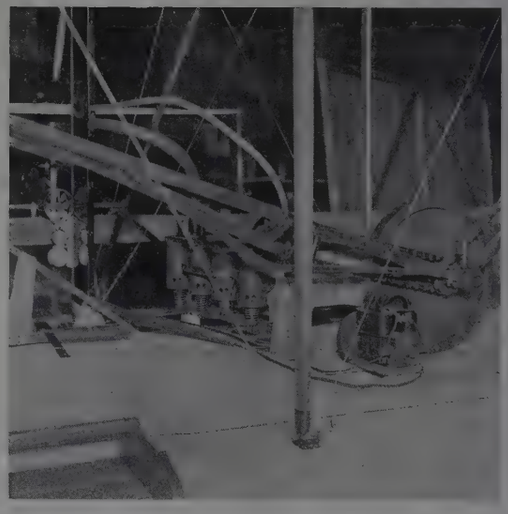
Dans le bruissement sourd de sa carapace, le rhinocéros, brute nerveuse, a d'abord foncé sans voir, puis, devant cet inconnu qu'il discerne à peine, il s'arrête et réfléchit.

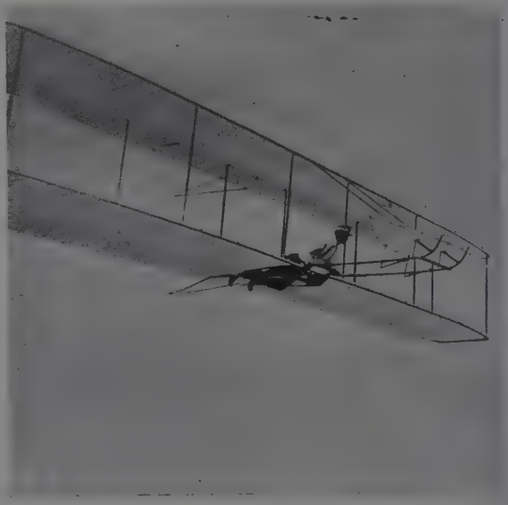
Accoutumée à force de patience à la présence humaine, la lionne est toute à son festin ; son petit est intrigué, il n'a jamais vu d'homme.

ORVILLE WRIGHT

PÈRE DE L'AVIATION EST MORT

Orville Wright, à l'âge de soixante-quinze ans, contemple (à gauche) *la photographie ci-dessus, qui reproduit le vol historique du 17 décembre 1903, à Kitty Hawk. Orville Wright, couché sur le plan inférieur, pilotait le premier vol ; son frère, Wilbur, est debout à droite. L'aéroplane qui le premier vola mécaniquement était équipé d'un moteur de 12 CV, à quatre cylindres horizontaux* (ci-dessous), *conçu et réalisé par les frères Wright, qui, l'année précédente, avaient mis au point un planeur biplan* (en bas) *possédant déjà tous les organes de contrôle.*





Les frères Wright ont donné l'aviation au monde. Ils ont été précédés par de nombreux et grands chercheurs. Mais c'est à eux, et à eux seuls, qu'il fut donné de résoudre tout : l'envol, le vol soutenu, la stabilité, la direction, l'atterrissage, avec des appareils de leur conception, de leur construction, munis de moteurs de leur invention et de leur réalisation, et expérimentés par eux-mêmes.

Fils d'un pasteur fixé à Dayton, dans l'Ohio, ayant reçu une éducation normale et bonne, sans culture scientifique particulière, Wilbur et Orville Wright, journalistes, puis fabricants de bicyclettes, étaient doués tous deux d'un enthousiasme qui n'eut d'égal que leur persévérance, d'un esprit critique et juste à la fois, d'un bon sens simple, d'un grand courage et d'une exceptionnelle habileté manuelle, enfin d'un désintéressement total.

C'est en octobre 1900 que les deux frères, indissolublement liés dans l'histoire, ont commencé sur les dunes de Kitty Hawk, en Caroline du Nord, leurs essais avec un planeur biplan dessiné et établi par eux-mêmes.

En 1902, ils expérimentaient un troisième biplan, possédant déjà, et le premier au monde, tous les organes de contrôle, direction, profondeur et gauchissement des ailes.

Un moteur à 4 cylindres de 12 CV allait sortir de leur modeste atelier de Dayton ainsi que les deux hélices à grand rendement pour équiper un quatrième appareil, celui qui allait voler mécaniquement.

Trois campagnes de vols en planeur avaient appris aux frères Wright à piloter sans erreur : aussi, le 17 décembre 1903, ils pouvaient essayer, à Kitty Hawk, leur aéroplane à moteur avec la certitude du succès. Quatre vols ont eu lieu ce jour-là, le premier et le troisième par Orville Wright, qui vola contre un vent debout de 40 kilomètres à l'heure pendant 12 et 15 secondes, les deux autres par Wilbur, qui tint l'air 13 et 59 secondes, parcourant dans ce dernier vol 284 mètres. Ce furent les premiers vols soutenus.

En 1904, tous les problèmes furent résolus avec un nouvel appareil, un peu plus robuste, équipé d'un moteur de 16 CV, essayé près de Dayton.

Le 3 octobre de l'année suivante, Orville Wright dépassait la demi-heure, volant plus de 33 kilomètres en 33 minutes 17 secondes, record battu dès le lendemain par Wilbur.

Les frères Wright cessèrent alors leurs expériences publiques. Dans ces années, c'est en France seulement qu'ils trouvèrent des imitateurs.

Mais il fallut attendre 1908 pour qu'un groupe privé fît venir en France Wilbur Wright, qui stimula et orienta par ses admirables performances d'Auvours toute l'aviation française, tandis qu'Orville, à Fort Myer, près de Washington, exécutait une série de vols magnifiques pour le compte du gouvernement américain : il fut ainsi le premier à dépasser l'heure en vol, le 9 septembre 1908. Précédemment, le 14 mai 1908, à Kitty Hawk, Orville Wright avait emmené son mécanicien, Charley Furnos, le premier passager d'aéroplane dans l'histoire.

En 1911, Orville Wright réussit, à Kitty Hawk, de remarquables vols sur place en planeur, établissant un record « sans moteur » qu'il conserva plus de dix ans.

La mort prématurée de son aîné, en 1912, atteignit profondément Orville. En 1915, il se retira de l'industrie aéronautique pour se consacrer entièrement à des recherches expérimentales dans son laboratoire de Dayton.

Simple et modeste, Orville Wright vient de s'éteindre sans que la presse européenne parût avoir compris qu'il fut le fondateur d'une ère nouvelle dans l'histoire humaine.

Orville Wright, décédé le 31 janvier, était né à Dayton le 19 août 1871.

CHARLES DOLLFUS.

Après la défaite de l'E. L. A. S, en janvier 1945, manifestation, sur une grande place d'Athènes, en faveur de la restauration de la monarchie.

LA PARTIE D'ÉCHECS AUTOUR D'ATHÈNES(*)

par notre envoyé spécial LUCIEN BODARD

La guérilla n'est qu'une rechute, ou plutôt une sorte d'hémorragie post-opératoire. Le tragique canevas, à peine discernable dans les grandes villes paisibles et policées, de l'existence à bas prix, du meurtre au compte-gouttes, se trouvait déjà contenu dans les événements de décembre 1944 : ce n'est qu'une facture. L'histoire grecque, depuis l'entrée des Allemands à Athènes, au printemps de 1941, est dominée par un processus étrange, reposant tout entier sur l'énigme de la confiance. Il y eut d'abord, en ce lieu géométrique de la Méditerranée, les obscurs, interminables tâtonnements des forces en présence, qui se classaient non plus d'après les données de la guerre en cours, mais selon la question d'Orient de l'avenir, d'ailleurs renouvelée du traditionnel antagonisme anglo-russe. Certes, les grands protagonistes, du reste alliés entre eux contre Hitler, n'apparaissaient pas sur scène sous la forme de personnages officiels. Ce ne fut longtemps qu'une affaire de partisans et d'agents, qui, dans l'incertitude mutuelle des intentions réelles, étaient d'abord dominés par cette interrogation : « Jusqu'où aller ? » Au delà de la cassure apparente — les alliés contre l'Allemagne — il semblait que la partie était ailleurs. Déjà, de part et d'autre, du côté de la résistance métropolitaine comme du côté du gouvernement en exil, on était en plein jeu, en misant, ou en faisant semblant de miser sur l'entente. Mais les calculs étaient erronés, en sorte que la confrontation des intérêts après la libération finit, dans une sanglante épreuve de force, par le choc des troupes anglaises contre les milices de l'E. A. M. Depuis lors, l'histoire grecque a obéi à la plus rigoureuse logique, selon le système oscillant — après la gauche, la droite — la population ayant passé d'un côté à l'autre sur le réflexe de l'ordre, aussitôt après les massacres de décembre. La Grèce n'a plus de centre, ce qui explique pourquoi la Grande-Bretagne n'a pas réussi dans le juste milieu — genre collaboration d'un roi-symbole avec un parti travailliste.

Les jeux de l'intérêt et du hasard ont commencé en 1941 sur une table rase : il ne restait plus rien de cette Grèce déjà ancienne où tout se réduisait à une simple bascule. Venizelos, le Crétois — « plus qu'un parlementaire, moins qu'un dictateur », selon la définition d'un de ses ministres — avait façonné la Grèce dans l'esprit du XIX[e] siècle, au nom d'un nationalisme appliqué avec le confort moderne : en somme, de la route à l'école en

(*) Voir *France-Illustration* des 31 janvier et 7 février 1948.

passant même par la réforme agraire. Il avait, dans son prestige même, noyé la formule du socialisme ; ce que proposait Venizelos avait longtemps suffi, pour l'approbation ou la réprobation, à ce peuple particulier, sans guère autre chose que des paysans et des commerçants : pas d'institutions à elles-mêmes suffisantes, comme un clergé trop puissant ou une armée trop installée. Au delà de l'uniformité des programmes, la Grèce ne connaissait que des tournois d'hommes. Hélas ! après la mort du grand patriote, tout ce système avait été détruit par Métaxas, dont la dictature était basée sur cet élément nouveau, l'anticommunisme : c'est ainsi que ce peuple, qui vivait antérieurement d'habitudes à lui, entra dans le cycle classique de la lutte des classes. Par contre-coup, il se normalisait. De là l'étrange fortune du communisme, qui put accaparer, après l'écroulement dictatorial dans la défaite militaire, des patriotes de bonne foi.

Temps étranges du printemps 1941 : le régime Métaxas, qui avait défait les armées de Mussolini, succombait devant l'invasion hitlérienne, dans un dosage de grandeur et de résignation. Le dictateur lui-même était mort quelques mois avant l'effondrement, et son successeur, Corizis, s'était suicidé. Un général battu signait, presque en cachette, un armistice du genre « collaboration », mais le roi, s'étant nommé un nouveau premier ministre en la personne de M. Tsouderos, s'en allait, après une halte héroïque en Crète, porter la légalité tour à tour en Egypte et en Angleterre. Les troupes allemandes entraient à Athènes devant des volets fermés, et peu après la ville entière agonisait dans la faim. C'était le chaos, mais aussi le vide : plus rien ne restait des vieux partis, sinon de la rancune contre l'ordre ancien qui les avait supprimés. Dans cette ambiance, l'action fut réservée, dans une sorte de consentement tacite et général, à une force nouvelle — la Résistance, principalement représentée par cet E. A. M. (Ellinikon Apelefterikon Metopon, Front grec de Libération) à apparence exclusivement patriotique. Non seulement les premiers agents britanniques, mais les subtils politiciens grecs, l'archevêque d'Athènes, tout le monde patronnait la bonne œuvre. Les capitalistes donnèrent de l'argent et les officiers, tant républicains que royalistes, allèrent reprendre du service dans les montagnes.

Ce fut, dans cette métropole en factions, une ère d'union nationale. Dès lors, les Anglais eurent deux cordes à leur arc oriental, un roi et une résistance. Au lieu de conjuguer ces forces, ils les marièrent séparément, dans une grandiose stratégie, dont le *nec plus ultra* aurait été une réconciliation en rideau final : et c'est seulement lorsque les objectifs auraient été atteints qu'on aurait accordé la légitimité, soigneusement conservée à portée de main à Londres, et la révolution, supervisée finalement par l'état-major du Caire. Mais il est toujours malaisé de diriger une révolution — et les Anglais furent réduits, dans leur vain effort de mainmise, à multiplier les concessions dans la mesure même où l'E. A. M. passait au communisme. Cela finit par une constatation de duperie et la suppression conséquente des vivres, fin 1943 ; puis, dans une sorte de renversement, ce fut au tour de l'E. A. M. de spéculer au sujet de la question : « Jusqu'où peut-on aller avec les Anglais ? » — mais pour lui il s'agissait de conserver ses positions.

La tactique première des Anglais fut, dans la tradition Clemenceau : « Je fais la guerre », de favoriser le plus utilisable, en somme, en plaçant le critérium de l'efficacité avant celui de la prudence : l'E. A. M. n'apparaissait-il pas d'abors comme un rejeton de ce vénizélisme toujours si favorable à l'Angleterre ? On n'avait pas pris garde à sa date de naissance — septembre 1941 — juste après l'agression de Hitler contre l'U. R. S. S. ; on avait aussi oublié les deux lettres antérieures du chef communiste Zachariadès à Métaxas, exactement lors de l'attaque italienne de 1940, l'une pour offrir les services du parti à la patrie en danger, sous condition de « légalisation », mais l'autre contre la guerre impérialiste dès que le dictateur eut refusé la demande préalable. Mais comment relier l'E. A. M. à ces antécédents, car il avait même effacé la formule de démocratie populaire, antérieurement arborée par une petite intelligentsia digérée entre temps ; il pratiquait, au contraire, la main tendue, en s'efforçant à un recrutement généralisé. Ce furent les Anglais qui, par nécessité militaire, donnèrent le coup de pouce décisif, au moyen d'un choix au détriment des autres maquis, qui n'étaient que des bandes autour de chefs, selon l'antique processus personnel, tandis que l'E. A. M. avait toute la force d'un parti rompu à la clandestinité.

M. Kanellopoulos assistant au défilé des troupes de l'E. L. A. S., à Patras, après le départ des Allemand

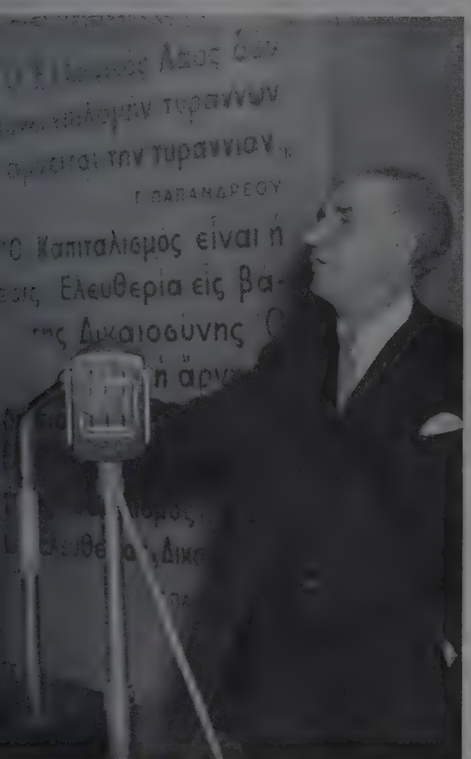
La grande décision fut prise en fin 1942, en tranchant le dilemme entre les deux guérillas d'Aris Velouhiotis et de Napoléon Zervas — le chef de l'E. A. M. et le condottiere de génie. Il s'agissait de l'opération dite « du pont de Gorgo Potamos », qui m'a été ainsi racontée par le général Zervas : « L'état-major anglais du Caire, préparant l'offensive d'El-Alamein, résolut de couper le ravitaillement de Rommel, lequel passait par la voie ferrée Salonique-Athènes : on décida donc de faire donner les guérillas, vivant à l'état de nature dans les montagnes, pour faire sauter cet ouvrage capital qu'est le pont de Gorgo Potamos. C'est ainsi que, selon une technique alors débutante, dix-sept officiers, sous le commandement du colonel Eddy Myers, sautèrent en parachute dans la région du Parnasse, fief de l'E. A. M., avec l'ordre de contacter Velouhiotis : quarante jours ils le recherchèrent par les moyens du bord, sans le découvrir. J'étais en pleine bataille en Epire contre les Italiens quand arriva un officier anglais exténué, lequel me remit une lettre du colonel Myers que je conserve encore : il me conjurait de le rejoindre avant le 17 novembre ; sinon, il se suiciderait après avoir averti ses chefs que les guérillas grecques étaient des alliées infidèles. A la tête de cent hommes, je franchis les sauvages montagnes du Pinde, par des sentiers réputés impraticables l'hiver — 330 kilomètres en quelques jours. En cours de chemin, je reçus un ultimatum de l'E. A. M. de ne pas pénétrer dans son territoire, sous peine d'attaque ; mais je réussis à joindre Velouhiotis, qui, après un emportement furieux, se décida à me suivre, sans doute par peur d'être distancé dans les récompenses anglaises. Le 17, nous avions découvert Myers, réfugié dans une grotte avec ses officiers, et, le 25, nous détruisions le pont, en une demi-heure. »

Devant ce rendement militaire, les Anglais tentèrent, tout au cours de 1943, de « régulariser » les guérillas en une sorte d'armée qui aurait pu faciliter l'accostage de l'Arche de Noé — ainsi s'appelait le plan churchillien de débarquement balkanique à partir de l'Italie. Dans l'impossibilité d'unifier les diverses organisations, les Britanniques recoururent à la méthode du développement artificiel au profit de l'E. A. M. ; Zervas avait bien reçu une décoration — le général Alexander lui avait même fait parachuter deux caisses de whisky — mais le gros des armes et des livres-or alla à la concurrence ; tandis que ses troupes plafonnaient à 10.000 hommes, les effectifs de l'E. A. M. passèrent à 30.000 — la guérilla accroissant la guérilla par le simple effet des représailles allemandes sur les villages. Bientôt, de la masse générale de l'E. A. M. se dégagèrent des organismes différenciés : une armée, qui fut l'E. L. A. S. (Ellinikos Laïkos apelefterotikos stratos, Armée populaire grecque de Libération), une administration, une justice, une police. Il ne lui manquait plus qu'un gouvernement ; les Anglais faillirent bien le lui donner. Une représentation de la « montagne » avait été reçue en grande pompe au Caire ; il s'agissait d'une formule d'union nationale, avec sacrifice plus ou moins complet du gouvernement officiel, celui en exil. Tout le monde anglais était d'accord — la diplomatie, l'armée, les services secrets — quand la combinaison échoua sur un télégramme de Churchill, lequel se refusait à abandonner le roi : ainsi apparaissait, dans la pratique même, la contradiction interne du système anglais en Grèce, consistant à mettre deux lièvres dans un même civet. La délégation repartit en Grèce, où elle se constitua en gouvernement dit « de la montagne », présidé par M. Zvollos, socialiste.

Dès lors, l'E. A. M., moins soucieux de traire l'Angleterre que d'utiliser les avantages acquis, fit du pouvoir de fait en commençant par l'opération préalable de la destruction des rivaux, grâce au dosage de la séduction et de l'attaque : le cas du colonel Serafis est digne des chroniques italiennes, à en juger par le récit d'un rescapé de son groupement : « A la suite de quelques démêlés, le colonel fut invité par l'E. A. M. à signer un pacte de non-agression dans un village voisin. Mais à peine était-il arrivé que le voilà désarmé, jugé, condamné à mort puis soumis à la flatteuse proposition du commandement en chef de l'E. L. A. S. Il accepta. » Mais Psaros eut moins de chance ou de souplesse — il fut tué. Enfin, après la liquidation des groupement mineurs, l'E. A. M. entama, en octobre 1943, une véritable campagne contre l'ennemi n° 1, Zervas, qui avait également créé sa propre armée sous le nom d'E. D. E. S. Le « condottiere » s'étant

maintenu en Epire, les hostilités finirent en armistice plâtré — à Plakka — sous les auspices anglo-américains. Etrange méli-mélo de la Grèce d'avant la libération, où toutes les guerres, la civile et l'étrangère, se combattaient à la fois en des haines furieuses. Cela se passait dans des batailles à deux, trois ou quatre fronts, avec de l'Anglais, avec de l'Allemand, avec des Grecs de toutes sortes — sinon avec de l'Américain et du Russe — où l'on négociait partout contre tout le monde, avec tout le monde. Il semble bien que l'E. A. M. ait conclu une entente avec la Wehrmacht contre Zervas, mais, par ailleurs, des bataillons de sécurité, approuvés par les autorités germaniques, ont traqué les communistes. Ainsi, la Grèce, qui n'avait pas connu de collaboration aux temps héroïques, y revenait par ricochet, quand Hitler était déjà condamné ; c'est que l'Allemagne n'était déjà plus qu'un accessoire — l'enjeu était le communisme, pour ou contre. Cette fois, la Grèce était en proie à un déchirement véritable, celui d'une révolution contre un ordre social.

Pourtant, même dans ce déchaînement, l'en-



président Papaandreou prononçant un discours à veille des élections législatives de mars 1946.

tente entre l'Angleterre et l'E. A. M. persista, sans doute en raison des illusions mutuelles. Les Britanniques n'en étaient encore qu'aux doutes ; pendant que leurs agents se divisaient en pro-E. L. A. S. et en pro-E. D. E. S., les autorités supérieures faisaient de la douche écossaise en coupant les vivres pour les rétablir peu après. A défaut de débarquement balkanique, condamné à la Conférence de Téhéran, en mai 1944, la Grande-Bretagne, résolue en tout cas à l'hégémonie en Grèce, gardait ses deux tableaux, roi et E. A. M. Quant à celui-ci, il conservait la ligne politique, sans doute dans la prévision que la victoire alliée apporterait non pas les Russes, mais les Anglais. D'ailleurs, Staline lui-même n'avait-il pas recommandé l'adresse, en déclarant, lors de la dissolution du Komintern : « Les communistes sont des gens d'esprit mûr, qui comprendront » ? L'inconnue avait changé de camp, elle était chez les Britanniques : dans quelle mesure supporteraient-ils, en leur présence même, un régime de démocratie populaire, c'est-à-dire le pouvoir à l'E. A. M. ? Il suffisait peut-être de leur forcer la main — ce qui fut entrepris préalablement lors des grandes mutineries du Caire.

Des mutineries, il y en avait déjà eu vingt-six dans les deux divisions et la marine grecques, que le gouvernement en exil avait fabriquées de bric et de broc, sans doute comme preuve d'existence auprès des Anglais. A vrai dire, la rébellion était permanente : il ne s'agissait de rien moins que de la propriété de cet appareil militaire. Cela avait commencé comme un rallye, chaque camp s'efforçant de faire cette petite armée à sa couleur, par le moyen de l'importation humaine : quoique les républicains eussent gagné par la quantité — parce que l'E. A. M. avait le contrôle des sorties de Grèce — l'issue demeurait inconnue à cause de la qualité, c'est-à-dire des grades supérieurs. Selon M. Tsouderos, alors président du Conseil, l'incertitude finale poussait les deux partis aux intrigues entre-croisées, parce qu'ils préféraient également la dissolution au risque ; alors que les royalistes redoutaient une armée républicaine, les éamistes ne cherchaient qu'à se débarrasser d'une concurrence éventuelle. La chronicité des troubles était d'ailleurs entretenue par la neutralité à gauche des Anglais, lesquels punissaient non pas les révoltés, mais les officiers contre qui on se révoltait — en général par le séjour forcé au Soudan. C'est ainsi que M. Kanellopoulos, vice-président du Conseil, fut forcé de démissionner au printemps de 1943, parce qu'il avait pris position en faveur de la discipline. En fin de compte, l'évolution aboutit — à la stupéfaction britannique — à une sorte de soviet militaire, lequel exigea, par ultimatum, le remplacement du gouvernement royal par un comité national E. A. M. : mais, comme il n'obtint que la substitution de M. Venizelos fils à M. Tsouderos, ce fut, en avril 1944, l'insurrection véritable, seulement réprimée par l'intervention des troupes anglaises. Cette fois, l'indignation anglo-saxonne fut telle qu'elle s'exprima par des épithètes — Roosevelt et Churchill s'en prenant également à la Grèce, qui avait changé de front, selon l'un, qui avait enfoui sa gloire dans l'opprobe, selon l'autre. Cette fois, ce furent les mutins qui furent dirigés sur les camps de concentration, les restes « loyalistes » des deux anciennes divisions étant soudés en une seule unité. Devant le durcissement britannique, on put croire enfin à la rupture avec l'E. A. M. — mais, encore une fois, celui-ci n'osa pas : ainsi s'engageait-il dans une impasse, dont il ne pouvait sortir que par la révolution ou la soumission — l'habileté ne suffisant plus.

En ce printemps de 1944, tout fiévreux de préparatifs, l'Angleterre avait enfin mesuré le péril : que pourrait-elle faire si, lors d'une retraite ou d'une capitulation allemande, l'E. A. M., fort des 100.000 soldats de son E. L. A. S., descendait son gouvernement de la montagne à Athènes ? Il fallait donc traiter, en accolant les deux moitiés de la Grèce, si soigneusement séparées, en une seule, mais de telle sorte que le centre de gravité, au lieu de se situer dans l'E. A. M., soit désormais dans l'équipe de la légitimité : en somme, avoir les communistes à domicile, pour les neutraliser. Ayant regonflé la légalité par la personne de M. Papaandreou, politicien de vieux cru vénizéliste, qui fut à lui seul tout le gouvernement pendant près d'un mois, on tint, au Liban, les grandes assises de la réconciliation, en avril 1944. Tout le monde accourut, et M. Papaadreou, tel un vieux sorcier malin, tira de ces ennemis une sorte de baiser Lamourette : qui pouvait refuser de le suivre dans les grands thèmes de la liberté sans apparaître en apprenti dictateur ? D'ailleurs, l'ambassade soviétique du Caire, forte de six cents membres, conseillait l'accommodation. Ainsi, on fit une charte d'union nationale au nom de la Grèce, on s'accorda sur un gouvernement de tous les partis ; puis chacun, ayant sacrifié sur l'autel de la patrie, s'en alla avec ses arrière-pensées, et le président du Conseil fut qualifié de deuxième Venizelos par M. Churchill. L'E. A. M. mit trois mois à envoyer ses ministres, à cause de l'opposition de la fraction « activiste » dirigée par Velouhiotis.

Cependant, devant la précipitation des événements, le Conseil des ministres, au grand complet, stationnait en Italie — à la porte de la Grèce. Au Péloponèse, la retraite allemande s'accomplissait dans la tuerie entre Grecs: l'E. L. A. S. s'était jeté sur ses ennemis, selon la liste noire et le hasard ; il fallait une étrange accumulation de haine pour toutes ces atrocités — femmes éventrées, hommes déchiquetés à la serpe, enfants murés dans des puits devant les parents, etc. Néanmoins, il suffit d'un ministre pour apporter sinon la légalité, du moins l'apaisement — comme il ressort du témoignage de M. Kanellopoulos : « Quand j'arrivai dans le Péloponèse, le 27 septembre — le premier membre du gouvernement à mettre le pied en Grèce — le parti communiste était en plein « nettoyage » ; il était tellement maître de la situation qu'il avait même interdit les journaux de ses alliés socialistes. Je fus cependant très bien reçu par Velouhiotis, impressionnant avec ses yeux fiévreux et sa grande barbe noire, et le convainquis d'arrêter les massacres — quelques milliers de personnes ayant déjà été exécutées. Velouhiotis m'exposa que l'E. L. A. S. assiégeait alors la ville de Tripolis, défendue par un bataillon de sécurité. J'entrepris donc de négocier la reddition, mais il m'apparut vite que jamais la garnison ne capitulerait sans des garanties spéciales — l'E. L. A. S. ne faisant pas de prisonniers. Je donnai ma parole que les lois de la guerre seraient respectées, elles le furent : mais, en échange, Velouhiotis avait exigé de moi une déclaration, celle de l'humanitarisme de l'E. L. A. S., à partir du 27 septembre tout au moins. »

Ainsi le drame du Péloponèse démontrait tout à la fois le danger d'une révolte et les chances de la négociation : on se hâta d'en tirer parti en Italie, en arrachant l'accord de Caserte (28 septembre), où l'E. L. A. S. et l'E. D. E. S. étaient soumis à tout un étagement d'ordres : premier palier : le gouvernement ; deuxième palier : le général anglais Scobie. Désormais, l'essentiel était acquis — les troupes anglaises étaient invitées en Grèce par les Grecs eux-mêmes : peu importait si le pays était partagé en tranches, comme un gâteau — Athènes aux autorités, l'Epire à Zervas, et tout le reste à l'E. A. M. D'ailleurs, cela se passait dans l'approbation générale : non seulement Roosevelt n'avait aucune objection, mais Staline, lui-même, déclarait à Byrnes, le 10 octobre à Moscou, qu'il était « très content ». Dans ce mécanisme si bien ajusté, il n'y avait que la difficulté du roi, qui voulait rentrer aussitôt en Grèce. Le souverain avait, d'ailleurs, l'appui de Churchill, qui se considérait lié par un engagement d'honneur. Pendant une heure, M. Papaandreou discuta avec le Premier, qui ne voulait pas en démordre : « M. Churchill, m'a raconté M. Papaandreou, me dit enfin : « — Je vous » demande cela. » « — Je démissionnerai plutôt », ai-je répondu ; « — Non, ne faites » pas cela », reprit M. Churchill. » Encore une fois, j'entrepris de démontrer que le retour du roi serait le meilleur prétexte à soulèvement. Enfin, le Premier accepta d'un coup de menton : « — D'accord, me dit-il, » à condition que cela ne finisse pas en coup » d'Etat contre le souverain. » Finalement, il fut convenu que le retour serait soumis à plébiscite. »

Le 18 octobre 1944, le gouvernement faisait son entrée à Athènes, abandonné par les Allemands depuis quelques jours : l'E. A. M. n'avait pas profité de cet intervalle pour s'emparer de la capitale.

Le drame ne tarda pas. L'E. A. M., qui n'avait pas pris le pays à temps, commit la faute de se révolter à contre-temps — trop tard ou trop tôt — en sorte qu'il perdit les

fruits et de la révolution et de la politique. Tout reposait sur une double fausse interprétation : « Ils n'oseront pas » pensaient mutuellement les uns des autres. L'événement arriva, parce que Papaandreou, jouant du « ministérialisme » éamite contre « l'activisme » éamite, poussa ses avantages au delà de la charge limite. En fait, il ne faisait que traduire une nécessité : des deux Grèce face à face, il en était une de trop. La simultanéité devenait impossible : que l'on imagine, d'une part, la situation de cet E. L. A. S., armé jusqu'aux dents, campant aux abords d'Athènes interdit, qui assistait dans l'impuissance au retour de l'ordre ancien — ministres embourgeoisés parlant au nom de la nation, impeccables officiers britanniques tout glorieux de discipline et, surtout, la division de Rimini défilant dans les rues de la capitale. Et, d'autre part, que l'on pense à la précarité de ce gouvernement à la merci, bravé même dans « sa » ville par la séquelle croissante des manifestations insolentes et des enlèvements politiques. Peut-être Papaandreou aurait-il pu se relever progressivement en renforçant son armée — même en présence de l'E. L. A. S. Son audace fut de rétablir la suprématie immédiate du gouvernement par la dissolution préalable — parfaitement légitime — de toutes les troupes irrégulières. Mais l'E. A. M. accepterait-il de troquer son pouvoir de fait contre une participation à la légalité ?

On put le croire, jusqu'à la rupture. M. Papaandreou m'a raconté les événements de la façon suivante : « De longues négociations nous avaient enfin conduits à un compromis. Le mardi 27 novembre, deux de mes ministres E. A. M. — le socialiste Zvollos et le communiste Zevgos — étaient venus chez moi : on se mit d'accord sur un texte prévoyant une sorte d'équilibre dans les forces armées, une division d'E. L. A. S. faisant contrepoids à la division Rimini et au bataillon sacré ; tout le reste était dissous. « C'est absolument final », me déclarèrent mes visiteurs. J'exprimai ma gratitude. Le soir même, rencontrant l'ambassadeur britannique Lipper à un gala de cinéma, je lui déclarai : « Tout est réglé. » Mais voilà que, le lendemain mercredi, Zevgos retourne chez moi, tout seul, pour une scène de rupture. J'appelle alors Zvollos, qui semble penser que les communistes ont reçu des conseils de Tito. Je le supplie, lui, de rester au cabinet, pour sauver la Grèce : « J'y pense » rai », me répondit-il. Quoi qu'il en soit, les ministres communistes me remettaient peu après leur démission, suivis, à quelques heures, par Zvollos et Tsirimokos — les socialistes. C'était la révolution : l'E. L. A. S. se concentrait dans les faubourgs, et Zevgos écrivait, le dimanche matin, dans le journal communiste *Rizopastis* : « La parole appartient aux armes » de l'E. L. A. S. » Cependant, l'ambassadeur Lipper, qui devait faire un discours, ne semblait pas comprendre la gravité de la situation. »

Il est à noter que l'E. A. M. espérait encore faire accepter sa dictature par les Anglais, frappés de surprise : la tactique était dans le fait accompli grec — en évitant soigneusement toute collision avec les troupes anglaises, 2.000 soldats au centre d'Athènes. De là l'aspect étrange de cette révolution, qui était comme une marée recouvrant peu à peu une île — sauf un tout petit morceau de milieu. Certes, les débuts avaient été classiques : un meeting monstre, quelques coups de feu mystérieux, des hommes qui tombent — puis, le lendemain, le macabre cortège des cadavres (il y en avait plus que de tués, paraît-il) et, enfin, un silence terrible. Puis, à partir des faubourgs, l'E. L. A. S. s'enfonça dans la ville — lentement, régulièrement, inexorablement — dans une folie d'exécutions, jusqu'à ce qu'il vînt presser de toutes parts le cordon britannique, faisant cercle autour du cœur de la cité : il n'était plus, pour les Anglais, d'autre solution que de céder ou de réagir. On se souvient du voyage-éclair de Churchill à la Noël, accouru pour un compromis ; mais l'E. A. M., interprétant cet empressement pour de la faiblesse, fut intraitable — et le Premier repartit, après avoir placé la Grèce sous le signe de la patrie en danger, au moyen d'un régent. Les renforts britanniques, précipités au Pirée, écrasèrent l'E. L. A. S. en d'âpres batailles. Ainsi, la politique anglaise, recherchant l'accord d'un roi modéré avec une gauche communisante, finissait par un régent procédant à la destruction de cette gauche.

Pendant l'occupation, le général Napoléon Zervas entrant, à la tête de ses troupes, dans un village d'Epire.

Ces événements déjà lointains commandent encore la situation du pays — je les ai rapportés parce qu'ils expliquent le présent. C'est à cause d'eux que l'action anglaise dans la Grèce libérée a finalement abouti à l'échec et à l'effacement. Ayant détruit l'E. A. M. par leurs propres armes, les Anglais avaient du même coup involontairement mis sur pied une Grèce de droite, sans contrepoids ; dès lors, toute l'habileté britannique fut employée, par une série d'oscillations contraires, à recentrer l'opinion, déportée vers ce qui était considéré comme l'extrême, c'est-à-dire le parti populiste et même le roi : l'Angleterre voulait un régime libéral, mais elle n'arriva pas à l'imposer.

De ces secousses, la première fut à gauche, pour liquider au mieux la fâcheuse répression — on renvoya Papaandreou pour cause de trop grand succès, et l'on fit venir de Paris le général Plastiras, militaire républicain, qui avait, il y a plus de vingt ans, réussi une révolution contre le parti populiste, un genre d'homme « laissez venir à moi... » et à fusiller les récalcitrants pour irrespect. De fait, il lança deux appels à la capitulation — sur son nom — puis se mit à poursuivre ce qui restait d'E. L. A. S. en pleine retraite, après écrasement britannique. Mais il reçut le conseil amical de s'arrêter — et fit alors la fameuse convention de Varkiza (février 1945) : dissolution de l'E. L. A. S. contre l'autorisation de l'E. A. M. Après ce règlement, et la Grèce encore dans le chaos, la Grande-Bretagne recourut à l'amiral Vulgaris pour un cabinet de service, remise sur pied selon le précédent Henri IV ; il s'agissait, en fait, pour les experts anglais — un dans chaque cabinet, plus un conseiller à la Régence — de refaire un pays administrable, légiférable, en somme, normal. Mais la tentative d'anesthésie aboutit finalement à la criaillerie générale et à l'impasse économique : les Grecs voulaient des solutions à eux.

Le cabinet travailliste, rapidement assailli par les embarras grecs — inflation, bandes de droite, campagnes de presse — recourut à la grande panacée : les élections. Ce fut très compliqué : on confia l'opération au vétéran libéral Sophoulis, qui clamait partout que la politique de revanche du parti populiste conduisait la Grèce à la plus effroyable guerre civile. Cela commença par un passe-passe, qui se retourna contre le nouveau président : contrairement à une promesse de Churchill au roi, celui-ci obtint que les élections précéderaient le plébiscite — sans doute dans l'espoir de le repousser à jamais. A ce moment, Sophoulis, s'étant aperçu que les résultats lui seraient contraires, supplia Bevin d'octroyer un sursis : mais les Anglais, en leur lassitude, ne croyaient plus qu'en la légalité ; ils refusèrent le délai — et, M. Sophoulis n'ayant pas eu le temps de « travailler » l'opinion, se fut une victoire écrasante de la droite.

Dès lors, il semble que les Anglais aient renoncé à une Grèce de leur façon : ils acceptèrent. M. Tsaldaris, porté au pouvoir par une majorité absolue, réalisa enfin le plébiscite — et les Grecs, si détachés de la royauté en 1940, votèrent massivement pour le souverain, symbole de l'ordre. Quoique le cabinet — justement parce qu'il était très réactionnaire — fût tenu à une grande modération à cause de l'opinion mondiale, il fut, sinon la cause, du moins un prétexte excellent pour « la guerre civile » : le parti communiste, réorganisé entre temps, ouvrait la montagne aux prétendus « persécutés » et commençait la guérilla. Malgré les « gauchissements » plus ou moins imposés à M. Tsaldaris, la Grèce était happée non plus dans une simple guerre civile, mais dans une guerre froide à fond international. C'est alors que les Anglais, devant ce gouffre de dépenses, surtout devant l'antagonisme avec l'U. R. S. S., ont passé la main aux Américains : mais ils gardaient des positions économiques et militaires, en vue de l'avenir. Désormais, l'affaire grecque avait été portée sur un plan différent — elle était devenue un point névralgique de la paix.

(A suivre.)

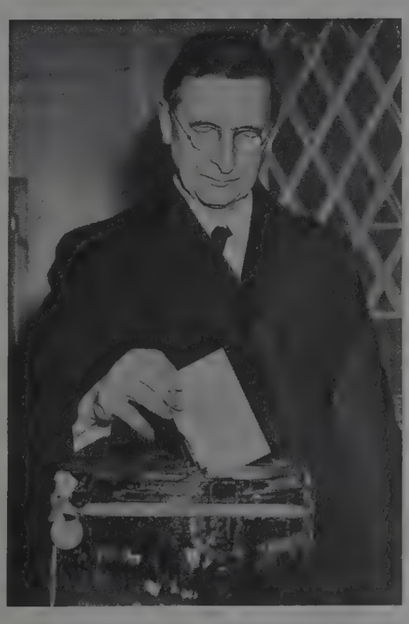
Ci-contre : *dans les rues de Dublin, un orchestre féminin a ouvert la campagne électorale.* Ci-dessous : *le leader du parti républicain Clann na Poblachta, M. Mac-Bride, vote à Dundrum.*

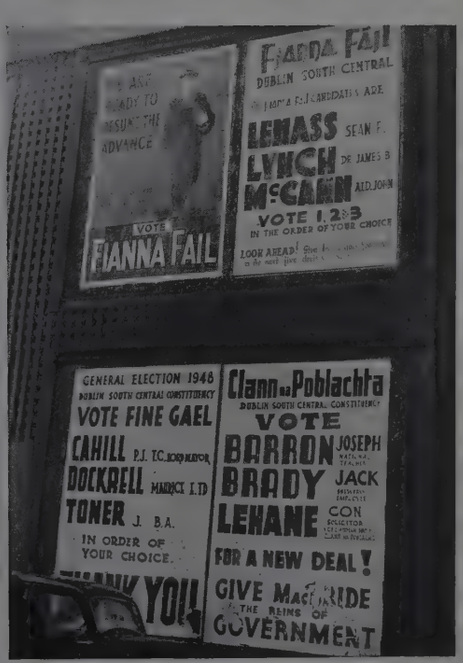
Ci-dessous : *le premier ministre, M. Eamon de Valera, leader du parti Fianna Fail, qui est au pouvoir depuis seize ans, dépose son bulletin dans l'urne au bureau de vote de Zooterstrown.*

LES ÉLECTIONS EN IRLANDE

Les élections générales qui ont eu lieu en Irlande le 4 février ont accusé le recul du parti Fianna Fail, aux destinées duquel préside M. de Valera, recul que les résultats des élections partielles du 29 octobre 1947 à Dublin et à Tipperary laissaient prévoir. Sans doute le Fianna Fail conserve-t-il la prépondérance à la Dail, mais il cesse d'être majoritaire et le vainqueur de ce dernier tournoi électoral semble être le jeune parti républicain Clann na Poblachta, qui se voit attribuer dix sièges alors qu'il n'en possédait que deux ; tandis que le parti de M. de Valera, qui possédait soixante-seize sièges, en perd huit. Les autres partis, à l'exception des paysans, qui perdent quatre sièges, et des travaillistes nationaux, qui avec quatre sièges également restent sur leurs positions, profitent de la chute du parti gouvernemental. Ces résultats annoncent l'entrée de l'Eire dans une période d'incertitudes, car le gouvernement devra être soit un gouvernement de coalition, soit un second gouvernement de Valera, si celui-ci acceptait de s'appuyer sur les travaillistes. Mais cette alliance à contre-cœur ne pourrait assurer au pays la stabilité politique souhaitable en une période aussi troublée.

Photographies U. P. et A. P.





A Dublin, les murs ont été couverts d'affiches. L'une proclame : « Donnez, pour les cinq années décisives qui viennent, un bon gouvernement à l'Irlande ! » Au cours d'un meeting, les supporters de chaque parti promènent des banderoles recommandant de voter pour leurs candidats

LES JEUX OLYMPIQUES D

L'équipe de France pénétrant sur le stade pour le défilé de présentation.

Les jeux olympiques d'hiver, qui se sont ouverts le 31 janvier à Saint-Moritz, ont été marqués, dans les épreuves les plus importantes, par des victoires de l'équipe de France qui ont démontré une fois de plus l'excellence de la méthode française.

Bien que l'un des bons éléments de notre équipe, Jean Blanc, ait été victime à l'entraînement d'un accident qui l'immobilisa par une fracture de la jambe, ses coéquipiers réussirent à faire triompher nos couleurs.

Notre première victoire se produisit lors de l'épreuve de descente, c'est-à-dire lors de l'épreuve de vitesse pure. Notre équipe s'était spécialement préparée pour cette épreuve, travaillant sans relâche pendant des mois, sous la direction du Chamoniard James Couttet, pour arriver à un point aussi voisin que possible de la perfection.

La piste olympique, sur laquelle s'exécute cette épreuve, est particulièrement difficile en raison des bosses qui la parsèment dans presque tous les passages. On pensait donc qu'un tel terrain avantagerait les sauteurs, tels les Scandinaves. Mais ceux-ci ne purent éviter les chutes qui décimèrent également l'équipe italienne. C'est notre champion Oreiller qui devait finalement l'emporter, en réalisant le temps de 2 minutes 55 secondes, devant l'Autrichien Gagl, avec 2 minutes 59 secondes 2/5.

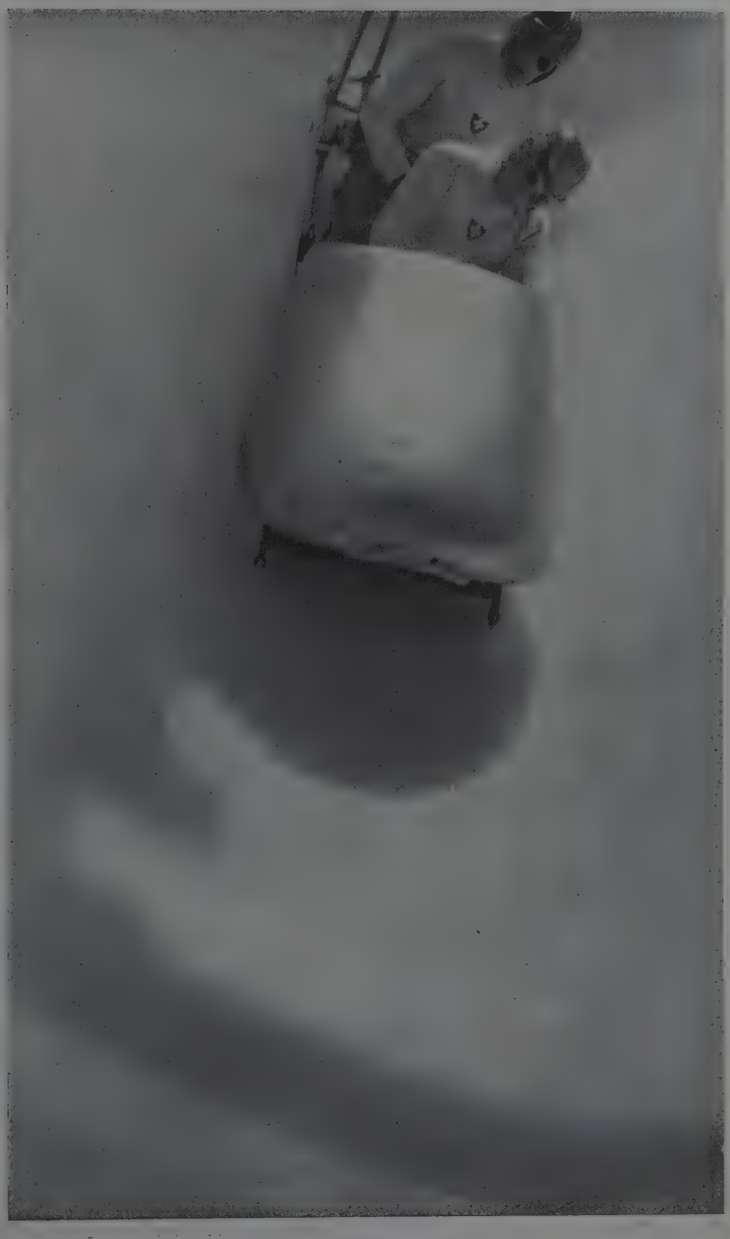
Nous ne devions malheureusement pas remporter le même succès dans l'épreuve féminine, en dépit des qualités de notre championne Georgette Thiollière. En raison de sa nervosité, celle-ci dut se contenter de la sixième place et laisser la première à Edie Schlunegger, qui représentait la Suisse.

L'état de l'atmosphère avait commencé par causer quelques inquiétudes pour le slalom, mais quand sonna l'heure de l'épreuve les éléments se montrèrent cléments et les compétiteurs purent heureusement profiter d'une éclaircie.

Ce fut, cette fois, James Couttet qui présenta aux spectateurs une démonstration parfaite de la technique de l'école française. Il réalisa ainsi le temps de 134 secondes 9/10, ce qui lui donnait la première place dans l'épreuve de slalom, devant l'Autrichien Mall, et la troisième dans le combiné alpin.

En haut, à gauche : *Edie Schlunegger (Suisse), gagnante de l'épreuve de descente (femmes).* — En haut, à droite : *le champion français Oreiller au cours de l'épreuve de vitesse, qu'il a remportée ainsi que le combiné alpin.* — Ci-contre : *le match de hockey Suisse-U. S. A., gagné par la Suisse.* — Ci-dessous : *dans la course de bob à deux (boblet) la Suisse, grâce à Ewdrich et Waller, obtient la première place.*

Photographies *France-Illustration* (Y. Kernen).



AINT-MORITZ

Quant à Oreiller, qui avait fait preuve de beaucoup d'intelligence et de prudence dans le slalom, où il se classa cinquième, il devait se voir attribuer la première place dans le combiné, devant le Suisse Molitor.

Ces trois titres, que se partagent ainsi deux de nos champions et qui ont semblé surprendre certains, sont en réalité le fruit d'un entraînement très poussé et de la volonté tenace qui animait les principaux membres de notre équipe.

Nous avons eu moins de chance avec notre équipe féminine. Ce fut l'Autrichienne Mahringer qui remporta le slalom, et la première place du combiné fut attribuée à une autre Autrichienne, T. Beiser.

L'épreuve saut combiné, qui, pensait-on, devait, comme par le passé, revenir à l'équipe norvégienne qui l'avait toujours remportée, fut, cette année, conquise de haute lutte par les Finlandais Hasu et Huhtala, qui s'adjugèrent les deux premières places, tandis que les Norvégiens n'arrivaient qu'en sixième position.

Les Scandinaves montrèrent leur supériorité dans d'autres épreuves.

Le 2 février, le titre de champion olympique de patinage de vitesse, qui se disputait sur une distance de 1.500 mètres, fut enlevé de haute lutte par le Norvégien Farstad, qui remporta un record olympique en effectuant le parcours en 2 minutes 17 secondes 6/10.

L'épreuve des 5.000 mètres revint au Norvégien Liaklev, avec 8 minutes 29 secondes 4/10.

Les Suisses devaient également s'adjuger une victoire en remportant l'épreuve de boblet (bob à deux), où leurs deux équipes obtinrent les deux premières places devant la Belgique.

Enfin, le pentathlon, qui comporte, comme on le sait, les épreuves les plus variées, comprenant même le tir et l'hippisme, a été enlevé par le Suédois Lenoh, qui a été proclamé vainqueur olympique.

En dépit des difficultés actuelles, qui sévissent dans la plupart des pays, les jeux se sont déroulés devant une foule considérable, tant la pratique des sports d'hiver s'est répandue à travers le monde et conquiert chaque jour un nombre plus considérable d'adeptes.

L'UNION FRANÇAISE AU LOUVRE

Un certain nombre de membres de l'Assemblée de l'Union française ont visité dans l'après-midi du 7 février la section des antiquités méditerranéennes du musée du Louvre. Cette première visite, qui sera suivie de deux autres, au cours desquelles MM. les conseillers pourront admirer les peintures du moyen âge et des écoles des XVI^e^, XVII^e^ et XVIII^e^ siècles, a été organisée par la direction du musée pour permettre principalement aux représentants des territoires d'outre-mer de faire plus ample connaissance avec les trésors que le monde entier nous envie.

Tour à tour, MM. Parrot, conservateur des antiquités orientales, Vandier, conservateur des antiquités égyptiennes, et Charbonneaux, conservateur des antiquités greco-romaines, firent avec une courtoise bonne grâce les honneurs de leur département, et, tandis que les éclairs de magnésium des reporters attiraient la foule de ce samedi après-midi et lui faisaient demander aux visiteurs de marque quels étaient ces hôtes que l'on photographiait tant, l'assistance, ravie, écoutait deux conseillers du Tchad disserter avec esprit sur les tombeaux égyptiens.

Quelqu'un demanda si l'on pouvait voir les momies. Hélas ! elles n'étaient pas visibles, car elles sont encore doublement emballées dans leurs lourdes caisses.

Mais M. le conservateur entraîna tout le monde autour d'une étonnante statue de prêtre et raconta comment elle avait été acquise pour 600 francs. 600 francs pour cette merveille dont quatre mille ans n'ont pas éteint le regard ni altéré le sourire énigmatique ! C'était, il est vrai, 600 francs de 1840...

Depuis longtemps déjà 5 heures étaient passées, et le musée était vide.

On fit alors, par faveur spéciale, tourner les statues sur leur socle pour faire jouer la lumière sur leurs formes parfaites... mais la lumière elle-même commençait à s'enfuir. La *Victoire* de Samothrace du haut de son escalier allait-elle ployer ses ailes pour annoncer la nuit ?

Il fallait partir, laissant les figurines des sarcophages regarder au plafond et les divinités contempler mélancoliquement à travers les hautes fenêtres les brumes du crépuscule.

Photographies *France-Illustration.*

M. Boisdon (×), président de l'Assemblée de l'Union française, et quelques conseillers visitent les différentes salles des antiquités assyriennes, égyptiennes et gréco-romaines du musée du Louvre.

LES LIVRES

par ANDRÉ ROUSSEAUX

UNE TÉNÉBREUSE AFFAIRE

Il y a la patrie. Pour la libérer, nous avons accepté *l'alliance avec le diable*. Nous voulions tromper le diable. Si nous avions réussi, notre peuple nous aurait pardonné... » De qui sont ces paroles ? Du général Vlassov, Russe passé au service des Allemands pendant la guerre. On vient de publier ses propos confidentiels, notés au cours des années 1942-1943. A une autre page de ces carnets, on peut lire ces réflexions désabusées du traître qui n'attend plus rien que le pire soit des Soviets, soit des nazis : « Le gibet derrière nous, le gibet devant nous, aucun espoir. Il n'y a plus à choisir, ou plutôt le choix a déjà été fait : j'ai choisi la potence. » On a pris ces derniers mots pour titre du livre, qui a déjà fait quelque bruit. Vlassov ne se trompait pas. Repris par les Russes lors de la débâcle allemande, il a été pendu en 1946.

C'est là un ouvrage étrange, qui pique d'abord la curiosité par son aspect de révélation sensationnelle sur les dessous de certains événements. *J'ai choisi la potence* (Ed. Univers) nous offre à lire des dialogues avec Hitler, avec Gœring, Gœbbels, Himmler, des projets de plans secrets, des intrigues de toutes sortes. Le général félon est un personnage dans le Grand Reich lancé à la conquête de l'Europe. A l'en croire, il aurait dépendu de lui de sauver l'armée Paulus à Stalingrad, s'il avait pu mettre sur pied le corps de volontaires russes qui eût fourni un renfort suffisant. A d'autres moments, il parcourt l'Europe occupée, de Bucarest à Bordeaux. En passant par Vichy, il est reçu par Pétain. Cette audience le déçoit :

« Pétain m'a beaucoup surpris. Il n'a pas dit un mot de la guerre ni des événements actuels. Mais il m'a parlé longuement de la visite de l'escadre russe à Toulon et de l'arrivée en France du général Tatichtchev, aide de camp du tsar Alexandre III, mort en 1894. Vraiment, le maréchal Pétain appartient plutôt au passé. »

Vlassov a vu aussi Laval. Mais cet entretien, plus intéressant, est lié à toute une activité politique. C'est ici que l'histoire devient compliquée, ambiguë, parfois ténébreuse et inquiétante. Essayons d'y entrer un peu, quoiqu'elle nous inspire souvent autant de défiance que de dégoût.

Le général d'état-major Vlassov était, aux premiers mois de la guerre germano-russe, commandant d'une division de l'Armée rouge. Il est fait prisonnier pendant l'offensive contre Moscou, au début de l'hiver 1941-1942. C'est un von Paulus en sens inverse, car on apprend bientôt qu'il a consenti à devenir le chef de « l'Armée de la libération russe », formée de volontaires recrutés dans les camps en Allemagne. Outre ce titre militaire, Vlassov est président d'un « Conseil politique », qui doit devenir le gouvernement russe quand les Allemands auront libéré la Russie des communistes.

Ce double titre représente surtout un pouvoir virtuel. Chef militaire, Vlassov redoute d'engager les Russes qu'il commande contre leurs compatriotes de l'Armée rouge. On vient de le voir dans l'affaire de Stalingrad. Il aime mieux leur faire faire de l'occupation en France. Nous nous souvenons de ces sinistres occupants. Je me suis trouvé tout près, dans la vallée du Rhône, de villages terrorisés par les massacres, les viols, les incendies commis par ces auxiliaires de la Wehrmacht. Vlassov était le commandant en chef de ces bandits, et il n'a guère cueilli d'autres lauriers sur les champs de bataille. Il était bien plus occupé, d'ailleurs, par la politique et la diplomatie, si l'on ose parer de ces grands noms les machinations auxquelles il a été mêlé.

De quoi s'agit-il ? Soyons sûrs, d'abord, qu'entre les mains de Hitler Vlassov est avant tout un instrument destiné à contribuer indirectement à la conquête de la Russie par l'Allemagne. Un jour qu'il a rencontré Doriot, Vlassov a recueilli du traître français un mot de Hitler qu'il répète dans ses confidences. Le voici : « Pétain, m'a dit Hitler, nous économise au moins quinze divisions que nous serions obligés de laisser en France pour maintenir l'ordre. Au lieu de faire la police avec nos soldats, nous la faisons avec les policiers et les gendarmes de Pétain. C'est tout. C'est une question d'économie de forces. » En écoutant ces paroles, Vlassov ne pouvait guère avoir d'illusions sur son propre cas ni sur la valeur du « Conseil politique » dont la présidence lui était conférée. Il se rappelait d'ailleurs une page de *Mein Kampf* où les Russes sont désignés comme « le fumier historique pour le peuple germanique ».

Cependant, si Hitler a besoin de ce transfuge, c'est que sa victoire n'est pas définitive. Dès l'échec sur Moscou, dans l'hiver 1941-1942, il se révèle même qu'une inconnue reste posée sur le front de l'Est. Alors se pose aussi la question de conclure une paix séparée avec l'un des deux adversaires, pour en faire un allié et se retourner avec lui contre l'autre. Soit avec les Anglo-Saxons contre la Russie, soit avec la Russie contre les démocraties occidentales.

Dans l'une et l'autre hypothèse, Vlassov aurait eu son rôle à jouer. Et ce champion du double jeu a joué sur les deux tableaux.

D'une part, en effet, le programme de Hitler, depuis 1941, a été d'en finir avec la Russie pour se retourner de toutes ses forces contre l'Angleterre. C'est aussi le désir de Ribbentrop, animé d'un ressentiment personnel contre les Anglais. Mais, après la défaite de Stalingrad, ce plan devient épineux. C'est alors qu'on espère obtenir de la trahison ce que la bataille n'a pas donné. En février 1943 est signé un accord Vlassov-Ribbentrop qui prévoit la formation d'un nouvel Etat russe, libéré des Soviets, allié de l'Allemagne et à qui celle-ci accorderait mille faveurs. Vlassov serait l'entremetteur de cette combinaison et le propagandiste des générosités du Führer aux Russes anticommunistes.

Cependant, une autre combinaison se noue presque en même temps. Dès mars 1943, des généraux, inquiets de la politique de Hitler, songent à le supprimer. Après quoi, forts de ce coup d'éclat, ils se tourneraient vers les Alliés d'Occident, se présenteraient comme les libérateurs de l'Allemagne et s'offriraient à combattre le bolchevisme, unis aux autres peuples libres. (L'attentat contre Hitler mis à part, c'est aussi le rêve de Laval.) Des ouvertures ont été faites à Vlassov en ce sens : car, dans cette combinaison, il serait également chargé de fonder et de diriger un gouvernement russe anticommuniste. Des tractations ont eu lieu au printemps 1943. Qu'en est-il résulté ?

C'est ici que les choses s'embrouillent. Lequel des deux partis le traître a-t-il choisi ? Peut-être bien un troisième, en trahissant à nouveau, mais en sens inverse. Il n'est pas antirusse et se prétend fidèle, au fond, à sa patrie — selon le plus pur esprit de la politique de collaboration. Alors, antisoviétique ? Ce n'est même pas sûr, quand on le voit impressionné par les victoires russes que les Soviets ont obtenues. Ce qui est troublant, c'est qu'à la fin de mai 1943 il fait rentrer à Moscou un autre transfuge qui travaille avec lui, Kozlovsky, et qui a été mis au courant du complot des généraux allemands. Le projet politique qui anime ce complot serait dangereux pour le Kremlin, puisqu'il préparerait l'alliance occidentale contre l'U. R. S. S. Faut-il en déduire que Kozlovsky était un agent secret soviétique qui, une fois renseigné, serait allé avertir Moscou ? On sait, en tout cas, que si le complot en question a éclaté un an plus tard, le 20 juillet 1944, il n'est pas invraisemblable qu'entre temps Hitler ait été mis en garde...

On ne sait plus trop que croire, quand on arrive au bout de ce livre. Qui trompe-t-on ici ? C'est le vice de la politique du double jeu — qui peut être triple — de se prendre à ses propres mensonges. Mais, au fond, y a-t-il antinomie si profonde entre Russie et Allemagne — au moins certaine Allemagne ? Von Paulus à rebours, disions-nous plus haut de Vlassov. La politique menaçante dont von Paulus est aujourd'hui l'agent mystérieux ne fait-elle pas réplique à celle dont Ribbentrop et Vlassov nouaient les fils ? De cette ténébreuse histoire, il monte des clartés redoutables.

LE THÉATRE

par YVES GANDON

LE MAITRE DE SANTIAGO

On peut envisager de plusieurs façons la nouvelle pièce de M. Henry de Montherlant, *le Maître de Santiago*, que vient de représenter le théâtre Hébertot. On pourrait dire d'abord que l'auteur a choisi de mettre en scène un redoutable maniaque — ce que nos maîtres en charabia appelleraient aujourd'hui un champion du non-conformisme — auquel il fait parler une langue admirable, en interprétant à sa manière certaines données de l'esprit de chevalerie et les ravissements des mystiques espagnols. On dirait encore que la pièce se tient constamment à une grande hauteur, mais que l'humanité générale a moins de place dans ces trois actes que la littérature pour la littérature ; on dirait, enfin, que la piaffe et le désir d'étonner, ou mieux de heurter, l'emportent chez l'auteur sur la soif d'absolu affichée par son héros ; bref, on saluerait, sans plus, dans cette machine solidement montée, huilée et d'une ligne insidieuse, mais parfaite, un brillant exercice, mais rien qu'un exercice de virtuosité littéraire.

Je préfère toutefois placer la question sur un autre terrain, et qui est justement celui où, en dépit de son dessein affiché d'écrire une pièce catholique sur les démêlés de l'homme et de la grâce, l'auteur l'a, comme malgré soi, placée. C'est ce que M. de Montherlant a mis de lui-même qui, dans *le Maître de Santiago*, nous intéresse, et j'ai regret à déclarer que cela n'est pas digne de l'homme qui, jadis, écrivit le *Chant funèbre pour les morts de Verdun*.

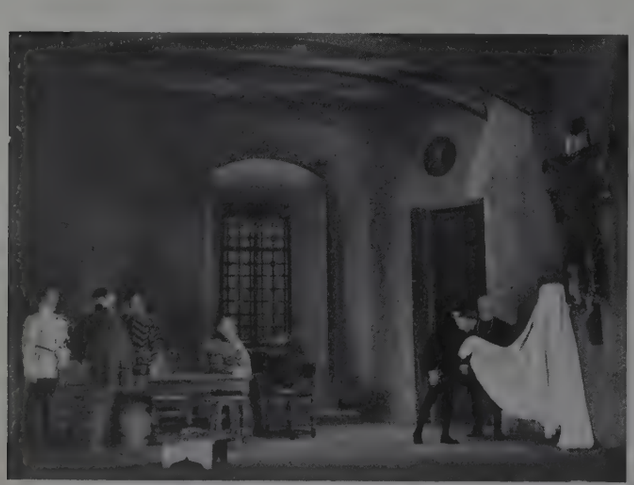
Quel est, en effet, au propre, ce don Alvaro Dabo, maître de l'ordre de Santiago qui fut, au XVI^e^ siècle, un des trois grands ordres de chevalerie espagnols, mais qui, depuis la libération de l'Espagne, n'avait plus guère qu'une existence symbolique ? Un révolté, un aigri, un Tartufe de la pureté, qui a trouvé dans le détachement des biens terrestres, dans la pratique d'une religion étroite et formaliste, dans un ascétisme inhumain le seul assouvissement possible d'un orgueil démentiel et quasi satanique. Don Alvaro, m'objecterez-vous, ne serait-il pas plutôt un homme qui va jusqu'au bout de ses idées, qui ne souffre pas d'accommodement avec le ciel, et qui suit la voie droite, sans aucune espèce de concession à la terre, une âme brûlante et incorruptible, une manière de saint ? Et je sais bien, sans doute, qu'il y a plusieurs espèces de saints, et lorsque don Alvaro peint à sa fille

Mariana sous d'horribles couleurs l'amour des hommes, pour l'entraîner au couvent, il croit, d'évidence, assurer le salut de son enfant. Mais, avant tout, don Alvaro est l'homme qui veut toujours avoir raison, celui qui ne s'anéantit devant Dieu que pour se dresser contre les hommes, qui, fort de l'adhésion du Créateur, se retourne vers la créature pour la mépriser avec une volupté plus forte que celle de l'amour. Un janséniste ? Non, un cathare qui pense que « les enfants dégradent », que « la famille par le sang est maudite » (selon la lettre même de l'hérésie albigeoise), qui déclare, avec une sombre délectation, que Dieu lui a donné « à profusion la vertu d'écœurement ».

Est-ce là tout ? Hélas ! non, et voici que le débat doit prendre un autre tour. Ce don Alvaro, qui, au temps que le pays fut délivré du joug maure, se montra vaillant soldat, refuse, même pour assurer une dot à sa fille, un commandement aux Indes. Pourquoi ? Parce que « la cause qui est sainte, c'est la cause des indigènes » et que « les colonies sont faites pour être perdues ». Soit ! Mais son intransigeance a failli fléchir quand le comte Soria lui a mandé que le roi avait prononcé son nom, en ajoutant qu'il était peut-être le seul à pouvoir sauver une entreprise désespérée. L'orgueil, toujours — et la pureté a bon dos. Il y a plus grave. Don Alvaro n'aime pas l'Espagne. « Je ne suis pas de ceux, s'écrie-t-il, qui aiment leur pays en dépit de son indignité : j'aime l'Espagne en proportion de ses mérites, exactement comme je ferais pour un pays étranger. » En encore : « Je n'ai rien à faire dans un temps où l'honneur est puni, où la générosité est punie, où la charité est punie, où tout ce qui est grand est rabaissé et moqué, où, partout, au premier rang, j'aperçois le rebut, où partout le triomphe du plus bête et du plus abject est assuré... » Commencez-vous de comprendre ? Voici mieux : « Avant, nous étions souillés par l'envahisseur. Maintenant, nous sommes souillés par nous-mêmes ; nous n'avons fait que changer de drame... *Aujourd'hui, tout ce qu'il y a de bien dans notre pays se tait...* » Et l'armée, aussi, prend son paquet (et il convient de n'oublier pas que M. de Montherlant écrivit sa pièce de mars à juin 1945, alors que la France était encore en guerre et que des Français mouraient, armes en main) : « Tout est trouble, proclame notre auteur par la voix de don Alvaro, dans l'armée d'aujourd'hui. Aujourd'hui, si je rencontre un militaire, j'ai envie de hausser les épaules... » On pourrait multiplier des citations qui apparaissent comme autant d'allusions empoisonnées. Je me bornerai à ajouter celle-ci, qui les résume toutes : « Périsse l'Espagne ! périsse l'univers ! Si je fais mon salut et si tu fais le tien, tout est sauvé et tout est accompli. »

C'est bien ce que M. de Montherlant a prétendu faire, mais il s'agissait de tout autre chose que le salut de son âme. Ainsi, les linéaments d'une intrigue espagnole sur le sujet de la grâce et de la pureté couvrent-ils les termes d'un plaidoyer confus et qui ne fait qu'aggraver un cas déjà pourtant assez clair. Périsse la patrie, pourvu que l'auteur du *Solstice de juin* tire son épingle du jeu ! Périsse même le monde, pourvu que tout loisir lui reste donné de polir ses phrases dans une honteuse sécurité ! C'est là ce qu'il appelle être grand, être pur, « debout sur le seuil de cette ère nouvelle », où, comme don Alvaro, il « refuse d'entrer ». Eclairé de cette lumière, *le Maître de Santiago* n'est plus qu'un tissu de captieuse rhétorique, où le dramaturge prêche pour son saint, ou, plutôt, pour son cynique démon. Et, si la trame est brillante (jamais peut-être plus haut langage ne soutint cause si indéfendable), point n'est besoin de gratter beaucoup pour découvrir sous l'oripeau l'équivoque de l'esprit et le néant du cœur.

Henri Rollan a fait appel à toutes les ressources de son art de comédien pour donner vie à son Tartufe de la grandeur et de la pureté. Il y a, dans l'ensemble, réussi, sauf dans la dernière scène, où ses hurlements tiennent moins du mysticisme — et même du mysticisme à la sainte Thérèse — que de l'hystérie. M^lle^ Hélène Vercors est une Mariana touchante, mais un peu écrasée par son emploi. Il n'y a que des compliments à faire à M. Mariano Andreu, dont le décor et les costumes ont un extraordinaire pouvoir d'évocation.



DON ALVARO (HENRI ROLLAN) BAISE LE MANTEAU DES CHEVALIERS DE L'ORDRE DE SANTIAGO.

LE CINÉMA

par DENIS MARION

GREGG TOLAND

Sur mille spectateurs qui connaissent les noms des vedettes, il y en a dix qui retiennent le nom du metteur en scène et peut-être un seul qui sache celui du scénariste. Mais, en dehors des studios, absolument personne ne connaît le nom de l'opérateur — ou du directeur de la photographie, comme on dit plus couramment aujourd'hui. Or, ce personnage n'en joue pas moins un rôle considérable dans la réalisation des films, ce qui est très suffisamment établi par le salaire qu'il touche : en France, de 20.000 francs à 70.000 francs par semaine, l'équivalent des plus gros cachets d'acteurs. Les opérateurs forment une caste très fermée et peu nombreuse ; ils font très peu parler d'eux et leur personnalité n'est connue que de leurs intimes. Il est très rare d'obtenir sur leur activité des renseignements de première main. C'est pourquoi je profite de la publication dans *the Screen Writer* d'un intéressant article de Lester Koenig pour parler d'un des meilleurs directeurs de la photographie américains : Gregg Toland.

Gregg Toland était un simple employé dans les bureaux de la Fox en 1919 quand il vit un opérateur porter sur le dos l'énorme tripode qui était utilisé à l'époque : il fut fasciné par ce métier et décida d'en faire autant. Il devint assistant-opérateur pour les courtes bandes comiques d'Al St. John (Picrate).

Après avoir appris ainsi son métier pendant dix ans, il fut promu opérateur en titre pour la première fois en 1929, dans un film d'Edmund Goulding, dont Gloria Swanson était la vedette : *the Trespasser*. En ces temps héroïques du parlant, la technique n'était pas encore arrivée à sa perfection actuelle ; notamment, on ne savait pas couper et mixer la bande son. En conséquence, une seule scène était tournée simultanément par douze appareils de prise de vue, opérant d'angles différents, de manière à pouvoir monter des plans éloignés ou rapprochés sur une bande son non interrompue.

Gregg Toland n'est pas loin de regretter cette époque où, placés devant des problèmes neufs et difficiles, les artisans étaient sans cesse obligés de faire des efforts d'imagination, tandis que maintenant, au contraire, toute tentative d'innovation est découragée par les excellents résultats obtenus en suivant la routine.

Gregg Toland déclare qu'il ne possède pas de style personnel, mais qu'il cherche chaque fois à trouver celui qui est le plus approprié au scénario. *Les Hauts de Hurle-Vents* étaient une histoire d'amour et d'évasion dans le rêve : il a cherché des effets de clair-obscur, des paysages romantiques, des gros plans qui flattaient l'œil. *Les Raisins de la colère* étaient, au contraire, un film réaliste, montrant de pauvres gens aux prises avec les difficultés de la vie quotidienne. Aucun maquillage ne fut employé. L'opérateur ne recourut à des effets photographiques que sur le mode mineur.

En ce qui concerne les vues où l'avant-plan et l'arrière-plan sont également nets, ce résultat est obtenu par deux procédés différents : l'emploi d'émulsions rapides combiné avec le plus petit diaphragme possible (recette des frères Lumière pour leurs premières bandes, qui ont une extraordinaire qualité photographique) et un éclairage plus vif qu'à l'ordinaire ou l'emploi d'objectifs à long foyer. Gregg Toland souligne que l'intérêt de ce procédé est avant tout psychologique : il permet d'obtenir dans le même plan, avec la même intensité, l'action et la réaction, sans devoir passer d'un plan à un autre, d'un personnage à un autre, et obtenant ainsi une narration moins saccadée.

Gregg Toland attache une grande importance au travail préparatoire et se plaint que, d'habitude, le scénario ne soit remis à l'opérateur que quelques jours avant le premier tour de manivelle. Pour *les Meilleures Années de notre vie,* il participa à l'élaboration du sujet, recevant au fur et à mesure les versions successives rédigées par Robert Sherwood. Il se familiarisait ainsi avec les caractères et repérait les extérieurs. Quand il découvrit celui de la cabane des parents de l'aviateur, il insista pour que Robert Sherwood allât le voir. Le scénariste accepta et convint que l'aspect misérable de la demeure suffisait à donner une idée de ce qu'avait été la vie de l'aviateur avant son entrée à l'armée et rendaient superflues les répliques prévues à cet effet.

Le dernier jour de prise de vues ne met pas fin au travail de Gregg Toland. Il prend soin de vérifier les premiers positifs qui sont tirés. Pour la première à Los Angeles, il se rendit, au préalable, dans le cinéma, contrôla la projection, réclama de nouvelles lentilles et réduisit la dimension de l'écran pour arriver plus près de la perfection.

Gregg Toland possède une juste idée de sa valeur. Il n'est guère aimé de ses collègues, car il ne se gêne pas pour critiquer publiquement leurs erreurs. Il déclare qu'il y a exactement vingt bons opérateurs au monde, dont douze se trouvent à Hollywood. Les autres sont convenables, au mieux, et tolérables, au pis. On raconte qu'un producteur, après avoir vu *Citizen Kane*, fit venir Gregg Toland et lui dit qu'il le considérait comme le meilleur opérateur vivant. « Non, répondit Gregg Toland avec calme, je suis seulement le troisième. » Et il cita les noms des deux hommes qu'il jugeait meilleurs que lui.

LA MORT DE LORD DERBY

Lord Derby, ambassadeur de Grande-Bretagne en France de 1918 à 1920, vient de mourir à l'âge de quatre-vingt-deux ans. Il était le descendant d'une des plus grandes familles de l'aristocratie britannique et occupa à plusieurs reprises d'importantes fonctions administratives.

Lors de son séjour à Paris, lord Derby, grand propriétaire d'écurie de courses en Grande-Bretagne, s'était fait de nombreux amis, notamment parmi les turfistes parisiens.

Le 3 février dernier, à Londres, le maréchal de l'Air sir Arthur Barrett a remis à M. Massigli, ambassadeur de France, le « Britannia Shield », trophée de l'Association sportive des services alliés, gagné par la France.

UN IMMENSE SUCCÈS
le 6ème volume de la
COLLECTION LE LIMIER
ELLERY QUEEN
LA VILLE MAUDITE
TRADUIT DE L'ANGLAIS PAR S. LECHEVREL
Du même auteur:
LES DENTS DU DRAGON
vient de paraître aux
ÉDITIONS ALBIN MICHEL

PETITES CHRONIQUES

Le livre que vous devez avoir lu si vous vous intéressez à...

LA SCIENCE

Docteur Pierre Vallery-Radot, *le Grand Mystère : de la cellule à l'homme*, préface d'Etienne Gilson (Paul Dupont, 157 pages). « La plus utile et la moins avancée de toutes les connaissances humaines me paraît être celle de l'homme. » Cette pensée de J.-J. Rousseau pourrait servir d'épigraphe à ce livre, consacré à l'étude du problème sexuel, abordé dans un esprit compréhensif et plein de respect par un biologiste doublé d'un moraliste et d'un psychologue. L'auteur étudie le phénomène de la reproduction à tous les échelons de la nature, le rôle de l'hérédité, les troubles fonctionnels, les maladies vénériennes ; sujet si vaste qu'on ne peut que lui savoir gré de l'avoir condensé dans une rapide synthèse où les considérations morales font équilibre aux réalités physiologiques.

L'HISTOIRE DE FRANCE

René Héron de Villefosse, *Charles le Sage, premier dauphin* (Amiot-Dumont, 253 pages). La biographie du futur Charles V, porté au pouvoir à l'âge de dix-huit ans, alors que son père était prisonnier des Anglais, se déroule en grande partie dans le cadre du Paris médiéval, si familier à l'auteur. Ce n'est pas le jeune homme étiolé et craintif, peu vif et un tantinet sournois que beaucoup d'historiens nous ont représenté, mais un prince d'intelligence vive et de sens politique affiné. Sa jeunesse s'était écoulée sous le climat le plus tragique que la France eût connu entre les invasions barbares et la Révolution. Il y fit son apprentissage et en retint que la guerre, l'émeute, la détresse financière exigent tantôt la décision, tantôt l'art de composer. On nous assure aujourd'hui que le sobriquet de *Sage*, que l'histoire lui a gardé, signifiait de son temps « savant ». M. Héron de Villefosse n'en veut rien croire ; il lui conserve le sens moderne de l'épithète. Charles n'a-t-il pas maintenu le royaume, relevé l'Etat et réconcilié les Français ? Son axiome était : « Dissimuler contre la fureur des gens pervers quand il est besoin, c'est grand sens. » Il en usa envers Etienne Marcel, que l'auteur regarde comme un partisan aveugle, passé au service de l'ennemi.

L'HISTOIRE ACTUELLE

James F. Byrnes, *Cartes sur table* (Speaking frankely), traduit par P.-A. Gruenais (Morgan, 619 pages, index). C'est l'histoire, déjà connue en partie, des négociations entre les « Grands », de Yalta (janvier 1945) à la Conférence des « vingt et un » à Paris (octobre 1946). L'ancien secrétaire d'Etat américain a parcouru 124.000 kilomètres pour représenter son pays à tous les pourparlers de paix. Il retrace les péripéties de cette diplomatie, trépidante et souvent stérile, à l'aide d'entretiens qu'il a lui-même sténographiés.

Ses démêlés avec M. Molotov tiennent naturellement une large place dans cette évocation d'une période mouvementée où furent discutés, mais trop souvent ajournés, les problèmes soulevés par la paix mondiale.

Il reste convaincu qu'une coopération entre les nations reste possible. Mais il persiste à croire que les enseignements de Thomas Jefferson et d'Abraham Lincoln peuvent apporter plus de bonheur au monde que ceux de Karl Marx et de Lenine. « Notre politique, conclut-il, doit être faite de fermeté et de patience. »

LA GUERRE DE 1939-1945

Général de Cugnac, *les Quarante Jours, 10 mai-19 juin 1940* (Lavauzelle, 80 pages). Un ensemble de « constatations » sur la tragédie militaire de 1940 : le plan de bataille français, le plan de bataille allemand, la manœuvre d'Abbeville, la manœuvre de Pontarlier. « Une lamentable page d'histoire, dit l'auteur, qui doit nous faire réfléchir. » L'analyse des événements fait apparaître certaines erreurs des chefs militaires français. La responsabilité des chefs civils de la France n'en est pas diminuée.

L'HISTOIRE ÉTRANGÈRE

Jean Babelon, *Charles-Quint*, dans la collection « Epoques et Visages » (Société d'éditions françaises et internationales, 366 pages). Panorama d'un règne et évocation du « premier en date des souverains modernes », le plus puissant héritier de la chrétienté. Pendant plus de trente ans, Charles-Quint luttera contre la France, contre la révolte de ses sujets, contre les hérétiques. L'auteur esquisse un portrait très coloré de ce souverain, mélange d'indomptable énergie et de bonhomie, de foi sincère et de truculence. Ce gros mangeur dînait seul et sans piper mot pour mieux savourer les viandes. Ce ne fut ni un despote ni un tyran ; l'auteur conteste même qu'il ait jamais aspiré à la domination universelle. La légende rapporte que, retiré au monastère de Yuste, il y aurait fait de son vivant célébrer ses obsèques. En réalité, il mit de côté 1.000 couronnes pour celles-ci et assista à une messe des morts, à l'issue de laquelle il se coucha pour ne plus se relever. Peu d'histoires furent plus mouvementées.

ALBERT MOUSSET.

LE TREIZIÈME NUMÉRO DE
France
ILLUSTRATION
LITTÉRAIRE ET THÉATRALE
PARAITRA LE 15 MARS
Sommaire :
La deuxième partie de
SAVROLA
Roman inédit de
WINSTON CHURCHILL
LE RETOUR
Pièce en 3 actes de P.-M. RICHARD

COURRIER MUSICAL

L'orchestre de la Société des Concerts du Conservatoire voyage ; au théâtre des Champs-Elysées, il a cédé, pour trois séances, la place à l'orchestre de la résidence de La Haye et à son chef Frits Schurmann. J'avais pu déjà, en 1946, apprécier l'excellent Schurmann dirigeant notre orchestre national et ce me fut un autre plaisir que de l'applaudir face à son propre orchestre. Le concert auquel j'assistais était offert aux Jeunesses musicales de France, et il m'a semblé que ce jeune public, d'ordinaire si vibrant, n'a pas manifesté à l'endroit des artistes néerlandais l'enthousiasme qu'il sait montrer en d'autres circonstances et dont maints auditoires, plus rassis, ont fait preuve pour ladite formation de La Haye.

Il y a bien des éloges à faire, pourtant, de Frits Schurmann et de son ensemble ; les cordes ne peuvent, sans doute, prétendre à la virtuosité collective de nos grandes associations — j'ai, sans nul chauvinisme, quelque fierté à le constater — mais la sincérité, la probité musicales, la tenue et le style sont sans reproche. Et comme Frits Schurmann a poétiquement pénétré, dans *la Mer*, la sensibilité debussyste ! J'ai aimé aussi l'interprétation délicate, sobrement nuancée, du concerto en *la* de Mozart par le pianiste Théo Van Der Pas, et la noblesse, la solide carrure de la 4e *Symphonie* de Brahms.

Ce que j'ai peu goûté, par contre, c'est le concerto pour piano et orchestre de Jean Lutèce, dont les Concerts Colonne nous ont donné la première audition. Le cahier des charges impose, nous le savons, l'exécution d'un certain nombre d'œuvres nouvelles, mais — ce fut le cas — le choix peut n'être pas toujours heureux. Le talent de l'interprète, Nadine Kouzam, n'a pu racheter cette œuvre, et je pense que M. Lutèce, jeune compositeur rompu aux habitudes et aux licences de la musique syncopée, est encore trop marqué par cette formation si particulière et trop enclin aux procédés qu'elle commande pour se tenir à l'aise dans le cadre du concerto classique, ceci n'impliquant pas cependant qu'il lui faille renoncer à un genre dont il pourra mieux remplir les exigences quand ses incontestables dons rythmiques et harmoniques se seront assouplis et enrichis.

Ce même dimanche, à la Sorbonne, se disputaient les finales de la Coupe Orphéonique d'Ile-de-France, prélude à un véritable championnat national qui aura pour résultat de contribuer à l'essor des 5.000 sociétés musicales de France. La direction générale des Arts et Lettres patronnait cette innovation. Il y a, chez ces quelques milliers de musiciens abordant Beethoven, Berlioz, Saint-Saëns, et pour la plupart supérieurs à de simples amateurs, beaucoup d'entrain et d'ardeur au plaisir de la musique ; la perspective des compétitions futures maintient l'émulation et donne à toutes ces phalanges une salutaire activité. C'est de bon augure pour leurs progrès et pour ceux de la culture musicale française. Sur un territoire plus spécialisé, l'orchestre des Jeunes universitaires, celui des Etudiants de Paris et, dans le domaine professionnel, celui des Cadets du Conservatoire, qui se montra si remarquable lors de la cérémonie commémorative Alphonse Daudet, donnent, par leurs multiples manifestations, des preuves incessantes de vitalité et s'emploient, de jour en jour, à détruire le préjugé du Français pas musicien.

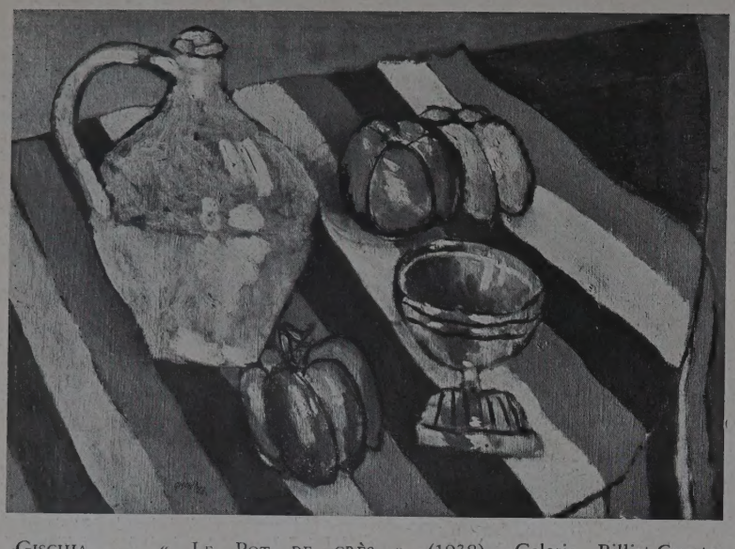
L. MAURICE-AMOUR.

ERRATA

A la suite d'une erreur de correction survenue dans la première page de notre numéro 123, du 7 février 1947, nous avons indiqué que le nouveau pont de Pontoise avait été lancé sur la *Seine* depuis la libération. Il est évident que c'est sur l'Oise que ce pont a été lancé et nos lecteurs n'auront sans doute pas manqué de faire eux-mêmes la rectification qui s'imposait.

D'autre part, dans notre article sur le barrage de Génissiat, page 140 — article illustré des photographies d'E. Boyer, à Lyon — un accident en cours de tirage nous a obligé à changer en dernière heure le cliché de gauche en bas de page, qui représente un des *transformateurs* et non un des six alternateurs. Enfin, page 139, une erreur typographique nous fait indiquer que les rotors des alternateurs ont 7 millimètres de diamètre au lieu de 7 mètres.

Nous prions nos lecteurs de bien vouloir nous excuser pour ces erreurs.



GISCHIA. — « LE POT DE GRÈS » (1938). Galerie Billiet-Caputo.

A TRAVERS LES EXPOSITIONS

A la Galerie Beaux-Arts vient de s'ouvrir une exposition des artistes polonais résidant à Paris. Si l'ensemble de cette manifestation ne montre pas toujours des talents de novateurs, il ressort, néanmoins, que quelques-uns de ces artistes ont pu se dégager de certaines tendances trop accusées, de certaines influences trop marquées.

Marcoussis rejoint les cubistes; toutefois, le graphisme des surréalistes l'attire, sans lui faire perdre ses éléments de puissant coloriste. L'*Arlequin*, de Zac, met une note de mystère et de mélancolie dans cette exposition, dont beaucoup d'œuvres possèdent une truculence populaire de terroir. Il en est ainsi des trois toiles de Thadée Makowski. Ses peintures évoquent avec évidence l'art visionnaire et réaliste des Brueghel et des Bosch, où se mêlent de légers éléments orientaux d'un folklorisme parfois barbare. Grabowski préfère un cubisme atténué, avec une touche solide, des harmonies grises et bleutées qui l'apparentent quelquefois à la technique sensible de Laprade. Nous ne pouvons tous les citer, les Arthur Rennert, Caziel, Dobrzycki, d'autres encore qui incarnent le réveil artistique de la nation polonaise, et Mme Librowicz-Walker, dont les portraits d'enfants révèlent la personnalité.

La Galerie Berri-Raspail a organisé sa sixième exposition annuelle de petits tableaux. La plupart des maîtres contemporains sont ici représentés. Parmi ceux-ci, signalons tout d'abord une exquise marine de Céria, aux tons irisés ; une mer de moire, un ciel transparent, la blancheur du phare tout irradié de soleil. Deux petits paysages lyriques d'Othon Friesz, une scène champêtre d'Amédée de La Patellière, trois natures mortes, aux tonalités profondes et chaudes, de Derain, une marine de Rouault. Et voici Bonnard, Marquet et Utrillo, Dufy, Segonzac et Marie Laurencin ; et, parmi les cubistes et les surréalistes, Picasso, une fine nature morte de Juan Gris et Salvator Dali, Pierre Ino, d'autres encore. C'est un bel ensemble réuni là.

La Galerie Billiet-Caputo a eu l'heureuse initiative d'organiser une exposition d'œuvres anciennes de Gischia antérieures à 1940. A cette époque, Gischia se sentait nettement attiré par l'art et la puissance de coloris des Fauves. Pour celui qui aime la richesse et la somptuosité des tons, les effets bariolés, mais toujours harmonieux, cette exposition est un enchantement. « Peindre, disait Cézanne, ce n'est pas copier servilement : c'est saisir une harmonie entre des rapports nombreux, c'est les transposer dans une gamme à soi, en les développant suivant une logique neuve et originale. » Et c'est là, nous semble-t-il, le meilleur de l'œuvre de Gischia.

Le British Council a organisé, à la Galerie René-Drouin, une exposition consacrée à la jeune peinture en Grande-Bretagne. Les quinze artistes qui font partie de ce groupe d'art sont des expressionnistes pour la plupart. Certains se réclament de la tradition de Picasso ; d'autres se sentent davantage attirés vers Braque; certains, enfin, sont plus lyriques dans leur abstraction. L'ensemble manifeste une curieuse évolution de l'art britannique.

Le délicat peintre qu'est Jean Puy a écrit la préface de l'exposition Carlos Carneiro. Il aime, dit-il, la franchise de ce Portugais. Carneiro traduit surtout des paysages maritimes, à l'aquarelle pour la plupart d'entre eux, et cette technique lui permet de donner une grande fluidité d'atmosphère à ses compositions. (Galerie Katia-Granoff.)

MAURICE SÉRULLAZ.

COURRIER THÉATRAL

«K. M. X. Labrador», à la Michodière

D'une pièce américaine, *Petticoat Fever*, de Mark Reed, M. Jacques Deval a tiré une libre adaptation, qui permet à M. Gérard Philipe de déployer tout à son aise ses immenses qualités. La pièce s'ouvre sur une scène muette, où ce jeune artiste montre une telle maîtrise du plateau, un art si achevé dans sa spontanéité, une fantaisie si séduisante qu'on oublie la salle, le décor, l'illusion théâtrale, pour se croire dans la vie. Evidemment la médaille a son revers, car on ne conçoit pas la pièce sans l'acteur. Mais, n'eût-il accommodé cette histoire de radiotélégraphiste polaire devenu quasi-fou par privation de compagne que pour permettre à Gérard Philipe de se manifester à plein, que nous devrions déjà beaucoup de gratitude à M. Jacques Deval. Que ce radiotélégraphiste soit neveu et unique héritier d'un lord, que deux femmes ravissantes surviennent tout à coup dans sa solitude obsédée, que toute cette intrigue soit résolument mais joyeusement gratuite n'a guère d'importance. Gérard Philipe est en scène, et cela suffit. On le voit bien aux rares moments où il passe dans la coulisse. A son côté, néanmoins, Mlle Claude Génia montre sa grâce et son esprit habituels; une nouvelle venue, Mlle Karin Vengay, a de l'abatage et une beauté bien attirante ; Roger Tréville et Léon Berton lui donnent une plaisante réplique, et il n'est pas jusqu'à Mlle Ma Li Teng, dans un rôle d'Esquimaude, qui ne démente la réputation de laideur faite aux indigènes du pôle. Une soirée, en somme, fort agréable.

Y. G.

BIBLIOGRAPHIE

Histoire

L'histoire du séjour de Napoléon à l'île d'Elbe a toujours séduit les historiens, tant était saisissant le contraste entre la grandeur passée de l'Empereur et le caractère mesquin de la royauté que l'Europe avait consenti à lui laisser. M. Paul Bartel vient de nous donner sur ce sujet un nouvel ouvrage qui, en dépit des travaux précédents, réussit à nous apporter un certain nombre d'éléments nouveaux. L'auteur s'est surtout attaché à démontrer comment, dans le domaine restreint où Napoléon se trouvait confiné, on peut concevoir l'étendue de son universelle intelligence et de sa capacité de compréhension. (Librairie Perrin.)

Chacun a retenu des quatre cents audiences du procès de Nuremberg quelques détails frappants, mais le monde angoissé n'a pas accordé à cette juridiction internationale toute l'attention qu'elle méritait, car, pour la première fois, un tribunal jugeait des chefs d'Etat poursuivis pour crimes « contre la paix et contre l'humanité » et punissait ces crimes. Deux ouvrages viennent de paraître qui sont la synthèse des audiences : *le Procès de Nuremberg, histoire d'un crime* (Hachette), par Robert Cooper, journaliste anglais, et *le Procès de Nuremberg* (Ed. de la Nouvelle France), par Didier Lazard. L'un vaut l'autre, quoique le second soit plus spécialement écrit par un Français pour des Français.

ACTUALITÉ JURIDIQUE

Pour les Mutilés (1)

« Les combattants ont des droits sur nous. » Cette affirmation, émise à la tribune du parlement par G. Clemenceau, au lendemain d'une victoire dont il fut l'organisateur, domine, après vingt années, la charte de ceux qui l'ont payée de leur sang. Le législateur l'avait ratifiée par la loi du 31 mars 1919 sur les pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre. Elle vient d'être remplacée par la loi du 20 octobre 1947 (2), qui, abrogeant toutes dispositions antérieures, les a fondues dans un texte unique, d'une application plus large.

Droit à la pension. — Ont droit à la pension : 1° les militaires des armées de terre, de mer et de l'air affectés d'infirmités résultant de blessures reçues par suite d'événements de guerre ou d'accidents provoqués par la guerre, ou l'aggravation par ceux-ci d'infirmités étrangères. La preuve directe de ces faits peut être suppléée par des présomptions légales. Pour donner droit à pension soit définitive (blessure incurable), soit temporaire (blessure curable), l'invalidité doit être d'au moins 10, 20 ou 40 % suivant les cas (art. 1, 8) ; 2° les veuves de ceux qui sont morts pour la France, sous la triple condition qu'elles aient été mariées antérieurement à la blessure ou à la maladie du conjoint ; qu'elles ne soient point remariées ou vivant en concubinage notoire ; que la séparation de corps n'ait pas été prononcée à leur encontre (art. 1, 43-53 et 58-62) ; 3° les orphelins ainsi que les enfants naturels reconnus (art. 1, 54-57 et 63-65) ; 4° les ascendants, sous la triple condition qu'ils soient Français ; âgés de plus de soixante ans (hommes) ou de cinquante-cinq ans (femmes), ou que l'un d'eux soit atteint d'une infirmité incurable ; enfin qu'ils ne soient pas soumis, dans une certaine limite, à l'impôt sur le revenu. Des dispositions spéciales visent les ascendants de nationalité étrangère. Est substituée dans ce droit toute personne qui justifie avoir, au lieu et place des parents, élevé et entretenu l'enfant jusqu'à l'âge de quinze ans (art. 67-77).

Sauf le cas de débat envers l'Etat ou autres personnes morales, les pensions ci-dessus sont incessibles et insaisissables. Elles se préservent par un an. Elles peuvent se cumuler avec un traitement et, pour les ascendants, avec toute autre pension (art. 105-111).

Taux de la pension. — Ce taux varie avec le degré d'invalidité (10 à 100 %) et avec le grade. Le cas d'infirmités multiples et celui de l'hospitalisation des grands mutilés sont prévus et réglés par les articles 14 et 18. La charge d'enfants mineurs de dix-huit ans ou même d'enfants plus âgés lorsque le père est atteint d'une infirmité le mettant dans l'incapacité de gagner sa vie donne droit à une allocation supplémentaire, variable suivant le degré d'invalidité (de 340 francs à 2.740 francs) et qui se continue dans ces limites après la mort du père (art. 9, 10, 18).

Procédure et voies de recours. — Toute demande doit être introduite dans un délai de cinq ans, à compter soit de la constatation de l'infirmité, soit de la cessation des services. Les examens médicaux officiels consécutifs à cette demande comportent, facultativement, l'assistance d'un médecin choisi par le candidat et la production de certificats médicaux. La liquidation de la pension octroyée ou le rejet de la demande fait l'objet d'une décision motivée, prise par le ministre des Anciens Combattants ou son délégué. La concession n'est définitive qu'après un arrêté pris conjointement par celui-ci et par son collègue des Finances (art. 20-27).

Toutes contestations sont jugées par le tribunal départemental des pensions, qui comprend un médecin et un pensionné et peut ordonner une expertise médicale. Ses décisions sont susceptibles d'appel devant une cour régionale ou — dans le cas, notamment, de vice de forme ou de violation de la loi — d'un recours devant une commission spéciale du Conseil d'Etat (art. 80-104).

P.-L. R.

(A suivre.)

(1) Je maintiens ici ce vocable, étendu par l'usage à tous les blessés de la guerre, sans distinction, bien que, grammaticalement, il doive être réservé à ceux qui ont perdu un membre. — (2) *Portant codification des textes législatifs concernant les pensions militaires d'invalidité et les diverses pensions d'invalidité soumises à un régime analogue.*

LOCOMOTIVES ALLEMANDES LIVRÉES A L'U. R. S. S.

Les usines allemandes de la zone soviétique viennent de construire plusieurs dizaines de locomotives pour chemin de fer à voie étroite qui avaient été commandées par l'U. R. S. S. et qui lui sont livrées au titre des réparations. Les Berlinois regardent passer le convoi, en route vers la Russie, alors qu'il traverse le secteur américain de Berlin.

GALERIE
"COULEUR DU TEMPS", 9, rue Arsène-Houssaye,
MARQUET, GERNEZ, LAPRADE,
CERIA, H. de WAROQUIER, WLERICK.

GIONO
NOÉ
LA TABLE RONDE

LE BRIDGE (N° 44)

SOLUTION DE L'ÉTUDE N° 37

Les déclarations :

SUD	OUEST	NORD	EST
1 ♠	passe	1 S. A.	passe
2 ♡	passe	2 ♠	passe
3 ♠	passe	4 ♠	

Ouest a : ♠ A 6 3 ♡ R V 9 5 ◇ D 6 3 ♣ V 10 9.

De quelle carte Ouest doit-il entamer ? Et pourquoi ?

Ouest doit entamer d'un petit atout.

Ouest sait que Nord préfère ♠ à ♡ (clef : les 2 ♠ de Nord), donc a plus de ♠ que de ♡. D'autre part, Nord n'a probablement pas un vrai soutien à ♠, car il aurait dit 3 ♠ sur 2 ♡. Nord a vraisemblablement ♠ x x x et ♡ x x, car un singleton à l'une de ces couleurs majeures est improbable après la réponse 1 S A.

D'autre part, Nord ne doit pas avoir de couleur déclarable, quoique cela ne soit pas absolument exclu. En tout cas cette couleur déclarable, si Nord en a une, est sûrement assez laide.

Dans ces conditions, c'est une bonne tactique de Ouest d'épuiser les atouts du mort, afin de protéger les levées que Ouest espère faire à ♡, la seconde couleur déclarée par Sud. Et voilà pourquoi Ouest doit entamer atout.

La donne complète peut être quelque chose de ce genre :

♠ 9 8 7
♡ 8 4
◇ R 9 5 2
♣ A 7 4 3

♠ A 6 3 — ♡ R V 9 5 — ◇ D 6 3 — ♣ V 10 9 — NORD OUEST EST SUD — ♠ 5 2 — ♡ 7 3 — ◇ V 10 8 4 — ♣ R D 8 5 2

♠ R D V 10 4
♡ A D 10 6 2
◇ A 7
♣ 6

Et l'on voit que sur une entame irréfléchie et automatique du ♣ V (tête d'une séquence), le mort, après une impasse à ♡, arrivera à couper un ♡ et fera ses 4 ♠, tandis qu'une entame à ♠ fait échouer le contrat.

SOLUTION DE L'ÉTUDE N° 38

Les déclarations :

NORD	EST	SUD	OUEST
1 ♣	passe	1 ♡	passe
2 ♣	passe	2 ♠	passe
4 ♠			

Ouest a : ♠ A 7 3 ♡ 6 4 2 ◇ R V 5 2 ♣ 8 4 2.

De quelle carte Ouest doit-il entamer ? Et pourquoi ?

La situation est entièrement différente du n° 37. Ici Nord semble avoir une belle couleur, ♣, puisqu'il l'a répétée. Il y a donc le danger que Sud se débarrasse de ses ◇ perdants — s'il en a — sur les ♣ de Nord, où Ouest n'a pas d'arrêt. Ouest doit donc entamer d'un petit ◇, le 2, dans l'espoir de faire quelques levées à ◇ pendant qu'il en est temps.

La donne complète peut être quelque chose de ce genre :

♠ R 9 8 2
♡ 9
◇ 9 6 3
♣ A R D V 9

♠ A 7 3 — ♡ 6 4 2 — ◇ R V 5 2 — ♣ 8 4 2 — NORD OUEST EST SUD — ♠ 6 5 — ♡ A 8 5 3 — ◇ A 10 7 — ♠ 10 6 5 3

♠ D V 10 4
♡ R D V 10 7
◇ D 8 4
♣ 7

ÉTUDE N° 39

LE MORT :
♠ 8 6 3 2
♡ A 5
◇ 9 8 7 3
♣ V 7 2

entame ◇ R — NORD OUEST EST SUD

♠ A R D 7 4
♡ R 10 3 2
◇ 4
♣ A 5 4

Les déclarations :

SUD	OUEST	NORD	EST
1 ♠	passe	2 ♠	passe
4 ♠	passe	passe	passe

Ouest entame du ◇ R, qui fait la levée, et continue par ◇ V.

Comment jouer ?

ANDRÉ CHÉRON.

RADIO BRIDGE

Nous sommes heureux de signaler à nos lecteurs la chronique de bridge que M. Henri Bastien fait chaque samedi, à 18 h. 18, à la Radiodiffusion nationale, sur l'antenne de Paris-Inter.

Cette causerie se révèle très intéressante, à la fois par la variété des sujets traités (l'A B C du bridge pour les débutants, par Pierre Albarran, donnes intéressantes pour les bons joueurs, problèmes, anecdotes, etc.) et par les personnalités qui viennent l'animer. Nous sommes persuadés que tous les bridgeurs y trouveront leur profit à l'écouter régulièrement.

En même temps, nous rappelons à nos amis que le magazine *le Bridge*, la seule revue de bridge internationale en langue française, publiera chaque mois, à partir de février, les communiqués officiels de la Fédération française de bridge.

Cette revue a au sommaire de son dernier numéro :

L'A B C du bridge contrat, par Dummy ; *un Peu d'imagination et de psychologie au bridge*, par Pierre Albarran ; *Bridge en Chine*, par I. I. Sun ; *Coups difficiles*, par Henry Campbell ; *Grand chelem*, par Philips ; *une Impasse ne réussit qu'une fois sur deux*, par R. Borgerhoff ; *une Injustice*, par P. Detappe.

Le Bridge paraît le 25 de chaque mois, mais ne se vend pas au numéro. Abonn., 200 francs par an, 32, rue Chalgrin, Paris (XVIe) (c. c. p. Paris 1150-20) ; 56, avenue du Roi, Bruxelles (c. c. p. Bruxelles 5505-36).

PHILATÉLIE

NOUVELLES DU « BENELUX »

Le terme peu esthétique, mais commode, de *Benelux* nous servira d'introduction à une revue rapide des émissions qui ont vu le jour récemment en *Belgique*, aux *Pays-Bas* et au *Luxembourg*.

La série belge des « Armoiries des villes », destinée à favoriser la lutte contre la tuberculose, se continue avec la tranche de décembre 1947, cinq valeurs dont voici le détail : 65 + 35 c. orange, armes de la ville de Nivelles-Brabant ; 90 + 60 c. lie de vin, armes de Saint-Trond-Limbourg ; 1 fr. 35 + 1 fr. 15 brun, blason de Charleroi-Hainaut ; 3 fr. 15 + 1 fr. 85 gris, armes de la cité de Saint-Nicolas de Flandre ; enfin, 20 fr. + 20 fr. gris vert, blason de la ville de Bouillon, dans le Luxembourg belge.

Aux Pays-Bas, la série annuelle de la « Protection de l'enfance » a paru le 1er décembre. Elle comprend cinq valeurs réparties en deux types : une tête d'enfant pour les 4 + 2,7 1/2 + 2 1/2, 10 + 5 cents, une fillette et deux enfants pour les 2 + 2 et 20 + 5 cents.

D'autre part, une nouvelle série courante à l'effigie de la reine Wilhelmine est mise peu à peu en circulation. On prévoit les valeurs suivantes : 6, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 et 45 cents.

Le Luxembourg avait procédé au mois d'octobre de l'an dernier à l'émission d'une série spéciale, afin de glorifier la mémoire du général Patton, le libérateur de son territoire en 1944-1945. Elle comprend quatre timbres sans surtaxe : 1 fr. 50 rouge sur crème et 5 francs gris vert sur gris pâle représentant les croix funéraires du cimetière américain de Hamm ; 3 fr. 50 bleu sur gris et 10 francs brun violet sur gris portant l'effigie du glorieux général américain.

Le 4 décembre 1947 paraissait la série annuelle de bienfaisance, destinée à faire connaître les traits du poète luxembourgeois Michel Lentz, auteur de l'hymne national du Grand-Duché (1820-1893). Les quatre valeurs — 60 + 40 c. sépia sur jaune, 1 fr. 50 + 50 c. rouge sur jaune, 3 fr. 50 + 3 fr. 50 bleu sur gris, 10 + 5 fr. vert sur gris — ont été héliogravées en Suisse, de même que la série *Patton*.

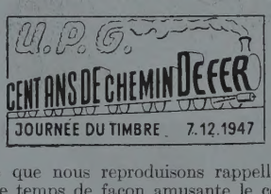
NOUVELLES DE SUISSE

La série commémorative des *Jeux olympiques d'hiver* — qui ont eu lieu à Saint-Moritz du 30 janvier au 8 février — a paru le 15 janvier. Elle est illustrée de quatre motifs différents : insigne des jeux olympiques et soleil pour le 5 + 5 cent. vert et jaune ; insigne et cristal de neige pour le 10 + 10 cent. marron et bleu gris ; gardien de but de hockey sur glace pour

le 20 + 10 cent. rose, jaune et gris ; enfin, skieur pour le 30 + 10 cent. bleu, gris bleu et gris.

La série de la *Fête nationale* de 1947 a atteint les chiffres de tirage suivants : 5 + 5 c., 1.404.109 ; 10 + 10 c., 2.709.595 ; 20 + 10 c., 2.387.913 ; 30 + 10 c., 1.065.037.

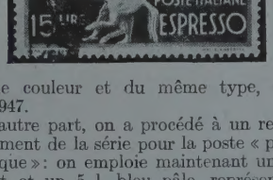
A l'occasion de la *Journée du timbre* — 5 décembre 1947 — un certain nombre d'oblitérations spéciales ont été employées.



Celle que nous reproduisons rappelle en même temps de façon amusante le centenaire des chemins de fer.

NOUVELLES D'ITALIE

Les dernières nouveautés d'Italie sont des timbres d'usage courant, dont l'émission a été rendue nécessaire par l'augmentation des tarifs postaux. Parmi ces timbres-poste, un 30 l. bleu (main tenant une torche) ; pour les timbres « exprès », un 25 l. orange, du type « pied ailé », et un 60 l. rouge, remplaçant le 15 l., de



même couleur et du même type, émis en 1947.

D'autre part, on a procédé à un renouvellement de la série pour la poste « pneumatique » : on emploie maintenant un 3 l. violet et un 5 l. bleu pâle, représentant une tête de Minerve casquée.

A Saint-Marin règne une activité toujours aussi productrice. En vertu de la hausse des tarifs, on a surchargé le 30 l. « exprès » d'une nouvelle valeur, 60 l. Mais, surtout, on s'est avisé de surcharger le stock restant de 1, 2 et 4 l. *Alberoni* des surtaxes de +1, 2, 3, 4 et 5 l., de façon à obtenir douze valeurs différentes.

Le 27 décembre, une série spéciale a paru, sous prétexte de célébrer le centenaire du timbre-poste... américain ; l'exemple avait, d'ailleurs, été donné par Monaco, au début de 1947. Elle comprend sept timbres multicolores, dont six pour la poste ordinaire : 2, 3, 6, 15, 35, 50 l., et un pour la poste aérienne : 100 l. Les sujets réunissent des motifs locaux (drapeaux, paysages) et les reproductions des premières vignettes américaines : 5 c. *Franklin* et 10 c. *Washington*, auxquelles s'ajoute celle du 90 c. *Lincoln* de 1890.

NOUVEAUTÉS DES ÉTATS-UNIS

L'administration américaine nous a donné, ces mois derniers, un bel exemple de sobriété en matière d'émissions nouvelles. Depuis le mois d'octobre, en effet, on s'est borné aux U. S. A. à la mise en service de trois commémoratifs, tous dotés de la valeur faciale modeste de 3 cents, selon une tradition déjà ancienne.

Le 21 octobre 1947, un 3 c. bleu vert commémorait le cent cinquantième anniversaire de la charte de la marine américaine, « U. S. Frigate Constitution (1797-1947 ». Il avait pour sujet un des premiers vaisseaux de guerre nord-américain, encadré de deux canons.

Le 5 décembre paraissait un 3 c. vert jaune qui peut se relier à la série, déjà abondante, des « parcs nationaux ». Cette fois, il s'agit du parc de *Everglades*, situé à l'extrémité méridionale de la Floride. Ce timbre nous montre une carte de la Floride et un flamant.

Enfin, le 5 janvier 1948, était mis en vente un 3 c. violet, de petit format, à l'effigie de l'intellectuel noir George Washington Carver. Au cours de l'année, on songe à émettre un commémoratif pour le centenaire de la « ruée vers l'or » en Californie.

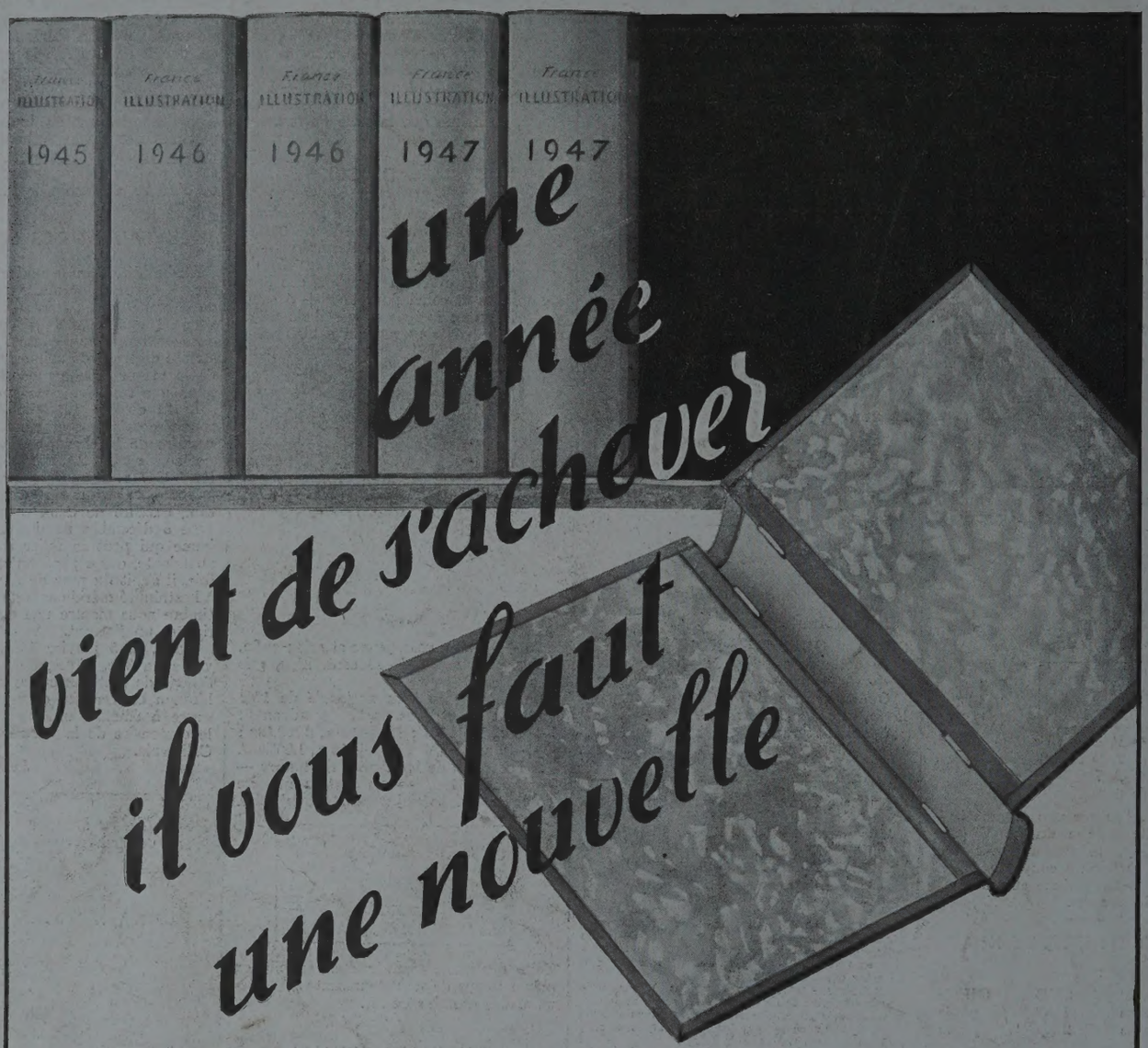
JACQUES BELLAY.

M. DUPUIS, Dessinateur Publicitaire
38, Bd Voltaire, PARIS XIe - Tél. : Roq. 68-84

EXIGEZ CHEZ VOTRE HORLOGER
LE VERRE DE MONTRE
FLEXIVA
GARANTI UN AN — FABRICATION SELIVA

PIDAULT, Armurier - BOCHOT, succr
42, rue de l'Arcade, Paris 8e - Tél. : Anj. 36-20

PP PERMO
Traitement Général des EAUX
Ets PHILLIPS & PAIN
MONTROUGE-SEINE



une année vient de s'achever il vous faut une nouvelle

RELIURE MOBILE "ACLÉ"

(Bte France et Étranger)

POUR

CONSERVER VOTRE COLLECTION

DE

France ILLUSTRATION

2 modèles :

N° 6 : pour 1 trimestre. . . . . **333** fr.

N° 8 : pour 1 semestre. . . . . **339** fr.

Clefs de montage utilisables pour plusieurs reliures

la paire . . . . . **24** fr.

(Ces prix s'entendent livraison à nos bureaux)

FRAIS D'ENVOI A DOMICILE (FRANCE)

pour **1** reliure . . . . . **85 fr.**

pour **2** reliures. . . . . **105 fr.**

CONDITIONS (SUIVANT TARIF POSTAL) POUR QUANTITÉS ET POUR L'ÉTRANGER

Le Directeur-Gérant : Georges Oudard.

Société Nationale des Entreprises de Presse. — Imprimerie de Bobigny.
Printed in France. — Publication hebdomadaire.

Dépôt légal 1er trimestre 1948.
Imprimeur n° 53.